

# När färden är målet

## Upplevelser av ett rekreationsstråk i Uppsala



Niklas Aldén och Jakob Andersson

Kandidatarbete 15 hp, institutionen för stad och land  
Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna  
Uppsala 2016

Titel: När färden är målet: upplevelser av ett rekreationsstråk i Uppsala

Engelsk titel: When the Journey is the Goal: Experiences of a Recreational Path in Uppsala

© Niklas Aldén & Jakob Andersson

Handledare: Kerstin Nordin, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Lena Steffner, SLU, institutionen för stad och land

*SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap*

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur

Omfattning: 15 hp

Nivå: Grundnivå G2E

Kurs: EX0725, Projekt i landskapsarkitektur

Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna

Nyckelord: Experiential Landscape Analysis, rekreationsfärd, färd sätt, rekreationsstråk, rörelse, upplevelse

Keywords: Experiential Landscape Analysis, recreational movement, means of travel, recreational paths, movement, experience

Omslagsbild: Stadsträdgården i Uppsala, foto taget från norr 2016-04-21 av Jakob Andersson. Fotot har kompletterats med rutter ur undersökningen. Övriga foton i uppsatsen är hämtade från undersökningens filmmaterial.

Publiceringsår: 2016

Publiceringsort: Uppsala

Online publication of this work: <http://stud.epsilon.slu.se/>

# Sammandrag

I en tid av förtätning får städernas grönområden allt större betydelse för stadens invånare. Hur grönområden upplevs beror på hur de är gestaltade, men också på hur de som rör sig genom dem färdas. I denna studie undersöktes hur olika färd-sätt påverkar upplevelsen av det omgivande landskapet vid en rekreationsfärd. Undersökningen gjordes längs med rekreationsstråket Årummet i Uppsala. Färd-sätten som undersöktes var: att cykla, att jogga, att gå och att åka rullstol. Under-sökningen utfördes genom en modifierad variant av ELA - Experiential Land-scape Analysis. Vi som textförfattare genomförde undersökningen genom att färdas längs sträckan och utifrån våra upplevelser gjorde vi kartor, tabeller och anteckningar. Utifrån de kvalitativa resultaten i kartorna och anteckningarna, samt de kvantitativa i tabellerna, analyserades sedan likheter och skillnader mel-lan de olika färd-sätten. Jämförelsen gjordes med avseende på ELA:s fyra kompo-nenter samt med avseende på rutten och gemensamma nämnare. Arbetet belyser tre viktigare samband. För det första överensstämmer studien med Thwaites och Simkins teori om att lägre hastighet leder till fler upplevelser vilka i sin tur blir mindre i storlek. Undersökningen stämmer också med Gehls teori om att fot-gångare har bäst kontakt med sin omgivning. Slutligen konstaterar vi att vår färd med rullstol liknar cykelfärden i upplevelser som gäller tillgänglighet men har mer gemensamt med gångfärden vad gäller upplevelser av hastighet.

## Abstract

In a time of densification of cities, the importance of green urban spaces increas-es. How green spaces is experienced depends on their design, but also on how people move through these areas. This study examines how different means of travel affect the experience of the surrounding landscape, during a recreational journey. The study was made along the recreational area "Årummet" in the city of Uppsala. The different means of travel that was tested were: to bike, to jog, to walk and to travel by wheelchair. The investigation was done following a modi-fied version of the method ELA - Experiential Landscape Analysis. We, the au-thors of this work, investigated our experiences of surroundings by traveling along the river while registering our experiences. These were later summed up into maps, charts and notes. The qualitative results in the notes and maps, and the quantitative data in the charts was then analyzed and compared due to the differ-ent means of travel. The analysis was based on the components of the original ELA method, the different route choices and similarities among the means of travel. The study led to three important relationships. First, the study corresponds to Thwaites' and Simkins' theory that lower speeds leads to a greater amount of experience on a smaller scale. Our research also agrees with Gehl's theory that pedestrians have a great sensory contact with their surroundings. Finally we state that our travel by wheelchair has more in common with biking when it comes to experience accessibility, but are more similar to walking when experiencing speed.

# Innehåll

<b>Introduktion.....</b>	<b>5</b>
Bakgrund .....	5
Syfte .....	6
Frågeställning .....	7
Begreppsprecisering .....	7
Avgränsningar.....	7
<b>Metod .....</b>	<b>9</b>
Upplevelsebaserad landskapsanalys .....	9
Utförande .....	11
<b>Resultat .....</b>	<b>14</b>
Undersökning 1, att cykla .....	14
Undersökning 2, att jogga.....	16
Undersökning 3, att åka rullstol .....	18
Undersökning 4, att gå.....	20
Tabeller .....	22
<b>Analys .....</b>	<b>23</b>
Kart- och tabellanalys .....	24
Jämförelse av anteckningar .....	31
<b>Diskussion .....</b>	<b>32</b>
Resultatdiskussion .....	32
Metoddiskussion .....	35
<b>Referenser.....</b>	<b>39</b>
Böcker.....	39
Internetkällor .....	39
Uppslagsverk .....	40
Muntlig källa.....	40

# Introduktion

Världens städer präglas av urbanisering och förtätning (Moström 2013). I Sverige bor mer än 80% av befolkningen i tätorter, vilket gör oss till ett starkt urbaniserat land (Boverket 2007, s. 9). Den tätare staden innebär en minskad mängd grönområden (Konijnendijk et al. 2005) vilka därmed får en allt större betydelse för invånarnas hälsa och välmående. Den som har en bra utemiljö vid sin bostad rör mer på sig och är friskare (Lisberg Jensen 2016). Ett sätt att främja en god folkhälsa är alltså en god gestaltning av rekreationsområden.

Hur rekreationsområden utformas ligger till grund för hur de upplevs av brukarna. Arkitekten och stadsplaneringsprofessorn Jan Gehl menar att den naturliga startpunkten för att designa platser för människor är att undersöka människors sinnen och hur de upplever omgivningen (Gehl 2010, s. 33). Om vi ur ett folkhälsooperspektiv vill skapa platser som främjar rörelse bör vi alltså undersöka hur människor som rör sig genom ett rekreationsområde upplever detta.

För att landskapsarkitekter ska kunna gestalta områden så att de ger positiva upplevelser för olika människor som rör sig genom dem krävs kunskap. Dels om hur människor rör sig i rekreationsområden, och dels om hur upplevelsen av rekreationsområden skiljer sig beroende på olika färdssätt. Rekreativ rörelse har inte undersökts i samma utsträckning som rekreativa kvaliteter hos platser. Därför vill vi undersöka och beskriva upplevelser kopplade till rekreation, vid olika färdssätt.

## Bakgrund

Den europeiska landskapskonventionen, som signerades av Sverige 2001 och ratificerades 2011 (Boverket 2014), definierar landskap som "ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer" (Europeiska landskapskonventionen 2000). Konventionen lägger alltså fokus på den mänskliga uppfattningen eller upplevelsen av landskap eller områden.

Några som har forskat på arbetspendlande cyklisters upplevelser av färdvägsmiljöer är Lina Wahlgren och Peter Schantz som båda är verksamma vid gymnastik- och idrottshögskolan i Stockholm. Wahlgren är lärare och forskare och Schantz är professor i humanbiologi, doktor i medicinsk vetenskap och gymnastikdirektör. De har i sin gemensamma forskning kunnat visa att faktorer som verkar stimulerande för arbetspendling med cykel i innerstadsmiljöer är att dessa uppfattas som "vackra, gröna och trygga". Faktorer som motverkar denna typ av pendling verkar vara "höga avgasnivåer, höga trängselnivåer samt färdvägar med många riktningsförändringar" (Wahlgren & Schantz, 2012). Deras forskning om Stockholm visar att innerstadens färdvägsmiljöer skattades som mindre trygga och mindre stimulerande för arbetspendling med cykel, än cykelpendling i yttre stadens färdvägsmiljöer (Wahlgren & Schantz, 2011).

Några som har utvecklat en metod för att studera mänskliga upplevelser av miljöer är Kevin Thwaites och Ian Simkins, som båda är verksamma vid University of Sheffield. Thwaites forskar och undervisar i ämnena urban design och landskapsarkitektur. Simkins är landskapsarkitekt och undervisar i urban design och relaterade ämnen. Deras metod kallas för Experiential Landscape Analysis (Thwaites & Simkins, 2007) och förkortas i denna studie fortsättningsvis med ELA. ELA går i korthet ut på att tolka upplevelser på plats samt klassificera dessa enligt en utarbetad terminologi. De har med denna metod kunnat konstatera

att ju långsammare du tar dig fram, desto fler detaljer hinner du upptäcka längs vägen (Thwaites & Simkins 2007, s. 19).

En stor del av hur vi människor uppfattar områden är alltså kopplat till hastigheten, vilken i sin tur beror på hur man färdas. En som undersökt färdvanor bland svenska befolkningen är Ulla Berglund. Berglund undervisar och forskar inom stadsbyggnad vid SLU, Ultuna, och menar på att promenader, cykling och jogging hör till de vanligaste rekreativa aktiviteterna<sup>1</sup>. Hon påpekar dock att rekreationsresor inte ingår i de resvaneundersökningar som görs regelbundet. Vi har dock antagit att dessa tre är de vanligaste färdssätten även för rekreation och därför valt att utgå ifrån dessa.

Vilken kunskap finns då om upplevelser vid dessa färdssätt? Gehl menar att vi människor genom våra sinnen, efter miljoner år av evolution (Gehl 2010 s. 33), är anpassade för rörelse i gångtempo (5 km/h). Vid löpning (10-12 km/h) går det, enligt Gehl, fortfarande att hinna bearbeta sinnesintryck och därigenom ha kontroll på sin omgivning. Han påpekar också att upplevelsen vid löpning, trots markkontakt, är mer likt den vid cykling än upplevelsen vid gång. Gehl säger att hastigheter högre än normala gång- och löphastigheter minskar chanserna att uppleva omgivningen. Trots detta menar han att även cyklister i normala hastigheter (15-20 km/h) kan vara i god kontakt med sin omgivning (Gehl 2010, s. 43). Vi anser att Gehl i detta fall motsäger sig själv, i och med att cykelhastigheten är högre än hastigheten vid gång och löpning.

Vi har i detta arbete även valt att inkludera ytterligare ett sätt att färdas på. Detta färdssätt är intressant för landskapsarkitekter eftersom vi har ansvar att utforma miljöer för den breda allmänheten. Utöver att färdas med cykel eller att gå eller jogga finns många andra färdssätt så som promenad med barnvagn, hundrastning och skateboard. Dessa exempel, med flera, hör till valfria färdssätt och kan enkelt ersättas med ett alternativ för de med normal rörlighet. Några som inte har möjlighet att välja färdssätt efter behag är de 130 000 svenskar som använder rullstol (Funka 2016). Att undersöka detta färdssätt motiveras av samhällets målsättning att offentliga miljöer ska vara tillgängliga för alla (BFS 2011:5 ALM 2).

Vad vet vi då om upplevelser för rullstolburna? Som landskapsarkitektstuderenter har vi stött på regleringar kring fysiska begränsningar, såsom mått och lutningar (Boverket 2015), men desto mindre information vad gäller rullstolsburnas upplevelser. Enligt en rapport från Räddningsverket är en manuell rullstols medelhastighet i horisontellt plan 1,3 m/s (Nisser 1999), vilket motsvarar 4,7 km/h. Denna snitthastighet liknar den hastighet som Gehl menar att vi är anpassade för, men vi undrar om vi kan hitta skillnader vad gäller upplevelser mellan att gå, jogga och cykla jämfört med att åka rullstol.

## Syfte

Huvudsyftet med denna uppsats är att jämföra hur de olika färdssätten; att cykla, att jogga, att gå och att åka rullstol, påverkar möjligheten att uppleva landskapet omkring sig vid en rekreationsfärd. Detta är viktigt att veta för landskapsarkitekter vid utformning av miljöer som ska användas och helst uppskattas av människor som tar sig fram på olika sätt.

Ett hjälpsyfte är att undersöka om metoden ELA är en välfungerande metod att använda för att undersöka upplevelser vid rörelse. Detta är viktigt för landskaps-

---

<sup>1</sup> Ulla Berglund, mailkontakt 2016-04-06

arkitekter för att vi behöver bygga på vår verktygslåda av analysmetoder. Resultatet kommer att visa skillnader och likheter mellan de olika färsätten, utifrån ELA-metodens perspektiv. Hur väl metoden fungerar för detta behandlas i diskussionen.

## Frågeställning

Frågeställningen i detta arbete lyder:

- » Hur skiljer sig upplevelsen av en rekreationsfärd längs med Årummet i Uppsala beroende på val av färsätt?

## Begreppsprecisering

Här presenteras några av de centrala begreppen i uppsatsen och hur de används:

- » En **upplevelse** är något som triggas av en människas sinnen genom antingen lukt-, smak-, känsel-, syn- och/eller hörselintryck. Dessa sinnesintryck kan vara både positiva och negativa. Ett sinnesintryck eller en kombination av sådana och värderingen man lägger i dessa, är vad vi i denna uppsats kallar upplevelse.
- » Definitionen av **rekreation** är hämtad från nationalencyklopedien och lyder “återhämtande av krafter genom vistelse i avkopplande miljö” (Nationalencyklopedin 2016).
- » Med **rekreationsfärd** menar vi en färd där själva färden eller förflyttningen är huvudmålet. En rekreationsfärd sker främst i avkopplande syfte.
- » När vi skriver **till fots** menar vi både gång och jogging.
- » Med **fotgängare** menar vi enbart de som går.

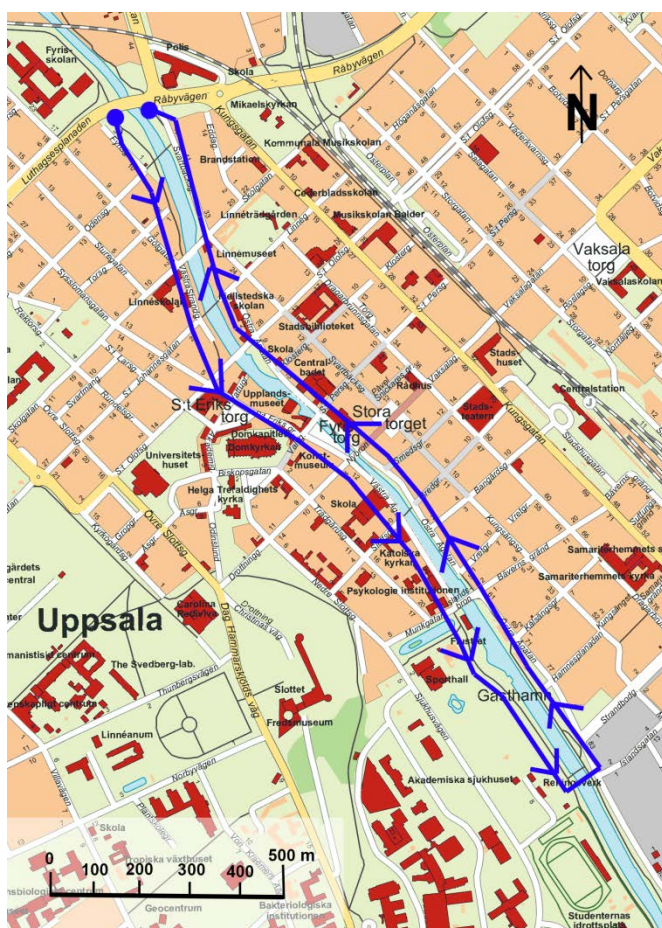
## Avgränsningar

Nedan följer hur vi geografiskt och tematiskt avgränsat vår studie.

### Geografiska avgränsningar

Undersökningen genomfördes längs med rekreationsstråket Årummet i Uppsala. Årummet är stadens mest centrala rekreationsområde och enligt Uppsala kommun (2015b) uppskattat bland Uppsalaborna. I och med att det är uppskattat tolkar vi det som att stråket används av många. Detta gjorde att Årummet var en lämplig plats att genomföra undersökningen på eftersom vi då kunde notera fler sociala platser och jämföra dessa färsätten emellan. Att Årummet är ett stråk gjorde det lämpligt att undersöka med tanke på att vi ville undersöka upplevelsen av just en färd.





Figur 1: Situationskarta över ruttens tänkta huvuddrag, innan undersökningens början. Rutten påbörjas och avslutas i norr. Färden gick söderut längs med västra sidan av ån och norrut längs med östra sidan av ån. Kartan är tätortskartan från Lantmäteriet, kompletterad med skalstock och markering av rutten.

©Lantmäteriet, i2014/764

Uppsala kommun har två definitioner av Årummet, en längre (Uppsala kommun 2015a) och en kortare (Uppsala kommun 2014). Den geografiska avgränsningen av Årummet som vi undersökte i detta arbete var ett mellanting av dessa två, men följer i huvudsak den kortare definitionen. Det valda området avgränsades i norr vid Luthagesplanaden och i söder vid Hamnspången och den tänkta färdrutten mätte fram och tillbaka ca 3,5 km (se figur 1). Att vi förlängde dragningen söderut, jämfört med den korta definitionen av Årummet, grundade sig i att Stadsträdgårdens karaktär skiljer sig från det centrala Årummet. Detta för att ge en kontrast mot den i övrigt mer stadsmässiga karaktären.

Undersökningen genomfördes på båda sidor om Fyrisån, ena sidan söderut och andra norrut. Då Luthagesplanaden inte är passerbar i direkt anslutning till Årummet, påbörjades och avslutades rutten i norr. Vi fann inga faktorer som skulle påverka studien beroende på vilken sida av ån som undersöktes i syd- respektive nordlig riktning. Vi valde slumpvis att börja rutten på väster sida.

Med tanke på att det vid en rekreationsfärd är färden som är målet, såg vi oss fria att stanna till då omgivningen lockade till att göra det. Även rutten tilläts variera färdssätten emellan beroende på tillgänglighet och önskemål. Tanken var dock att färden skulle ske så nära ån som möjligt förutsatt att detta var bekvämt. Om önskemål om att röra sig utanför denna ram uppstod vägdes detta mot den omväg det innebar. Denna avvägning gjordes på plats. För att kunna röra sig på detta sätt bestämde vi ingen exakt rutt i förväg, utan visar istället efter att undersökningen var utförd var vi kom att färdas någonstans.



## Tematiska avgränsningar

Denna undersökning fokuserar på färdssätt som är vanligt förekommande i rekreationssyfte, alltså för avkoppling eller återhämtning. Vi har valt att undersöka färdssätten; att cykla, att jogga, att gå och att åka rullstol.

## Metod

Här presenteras metoden vi har använt oss av för att utföra undersökningen. Först presenteras en bakgrund till metoden och dess terminologi samt de symboler vi använt oss av och hur vi använt dem. Under rubriken ”Utförande” beskrivs sedan hur vi praktiskt gick till väga.

## Upplevelsebaserad landskapsanalys


Undersökningen utfördes genom en modifierad variant av ELA - Experiential Landscape Analysis, eller fritt översatt Upplevelsebaserad landskapsanalys. Detta är en metod som används för att kartera upplevelser. Metoden kan användas av landskapsarkitekter som en professionell metod vid platsanalys. Den kan också användas vid samverkan, där man samlar in invånares upplevelser från det aktuella området (Thwaites & Simkins 2007). Samverkansmetoden uteslöts både med tanke på omfattningen av studien och på att upplevelser av landskap skiljer sig från person till person. Eftersom det i denna studie var skillnaden i upplevelse mellan de olika färdssätten som vi ville undersöka ville vi hålla övriga faktorer konstanta. Därför valde vi att utföra undersökningen själva.


Som yrkesutövare kan man använda metoden på så sätt att man går in i olika roller för att försöka få upplevelser ur olika målgrupper, lite som ett skådespel. Vi spelade i vår studie inga speciella karaktärsroller förutom att vi bytte färdssätt. På så sätt blev vi, som undersökare, en konstant faktor. Att våra upplevelser av stråket präglas av våra personligheter är oundvikligt och påverkar säkerligen undersökningens resultat. Som landskapsarkitektstudenter har vi dock ett tränat öga för att bedöma rum och därför kunde vi ge en bred bild av upplevelserna längs med stråket. Den yrkesmässiga och konsekventa bedömningen gav en god grund vid jämförelse av färdssätten. Nedan följer en beskrivning av vår modifierade version av upplevelsebaserad landskapsanalys samt hur vi genomförde undersökningen.


Metoden ELA innebär att man skapar kartor som redovisar individers eller grupperns upplevelser av landskap, företrädesvis stadslandskap. Det praktiska tillvägagångssättet som Thwaites och Simkins (2007) beskriver i boken *Experiential Landscape - An Approach to People, Place and Space* baserar sig på rums-  
liga upplevelser, men de båda författarna menar att metoden ELA är en rumsanalys som betonar sociala upplevelser mer än rummets utseende (2007, s. 37). De har definierat fyra olika typer av rums-  
liga upplevelser. Dessa fyra komponenter är *centre*, *direction*, *transition* och *area* (Thwaites & Simkins, s. 49 2007), vilka vi har översatt till center, riktning, övergång och område. De första tre komponenterna innefattar dessutom ett antal olika underkategorier, som till viss del skiljer sig åt. Samtliga komponenter är uppfattningar/upplevelser av platser och därmed är de subjektiva. En och samma plats har nästan alltid egenskaper från flera av de olika komponenterna, och upplevelsen av dessa kan vara olika stark (Thwaites & Simkins 2007, s. 40).


Thwaites och Simkins menar att deras metod ska ses som ett ramverk, och inte som en absolut lösning (Thwaites & Simkins 2007, s. 55). Med detta i åtanke har vi modifierat metoden något. I denna undersökning har vi använt oss av dessa fyra komponenter (center, riktning, övergång och område) som hjälp för att kunna sätta ord på våra upplevelser och att kunna markera dem på en karta. Samma plats har kunnat markeras som flera komponenter, och vi har också markerat ungefärlig storlek på dessa, men vi har avgränsat oss genom att inte värdera om de olika komponenterna finns i olika styrka. Nedan följer i *kursiv stil* författarnas egna beskrivning av de fyra komponenterna, direkt hämtade från boken *Experiential Landscape*. Därefter följer hur vi har använt respektive komponent utan kursivering.

**Center:** “A subjectively significant location engendering a sense of here-ness and proximity”. Thwaites och Simkins identifierar fyra olika underkategorier av center, nämligen följande:

- 


» Center med **social ”föreställbarhet”** (*social imageability*). Vi använde denna underkategori för att markera platser som upplevs som betydelsefulla och där folk skulle kunna uppehålla sig. Det krävde inte att människor uppehöll sig på platsen just när vi färdades. Positiva/neutrala platser markerades på kartorna med röd ring och negativa platser med röd ring som korsstreckades.
- 

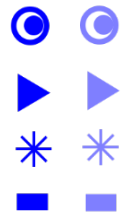
» Center med **social interaktion** (*social interaction*). Vi använde denna typ för antingen ställen där andra människor interagerar med varandra, eller människor som vi interagerar med. Platser med positiva/neutrala intraktioner markerades med orange ring och negativa platser med ifylld korsstreckad ring.
- 

» Center med **rekreativ nytta** (*restorative benefit*). Vi använde denna underkategori för att markera platser som upplevdes behagliga att vistas på/i. Detta markerades med grön ring. Denna kategori användes enbart till positiva/neutrala platser.
- 

» Center med **social rekreation** (*social restoration*). Vi använde oss av detta begrepp för att markera platser där den sociala interaktionen gör att vi upplever behag. Symbolen som användes för denna typ av område var orange ring med enkelstreckat grönt inuti. Denna kategori användes endast för att markera positiva/neutrala platser.

**Riktning:** “A subjectively significant continuity engendering a sense of there-ness and future possibility”. Komponenten riktning innefattar två olika underkategorier, nämligen följande:

- 

» Riktningar som har med **rörelse** att göra (*kinetic*). Vi använde oss av denna underkategori för att markera stråk framför allt med tydlig rutt, och platser med tydliga linjära element. Positiva/neutrala riktningar i denna kategori har markerats med rak grönstreckad linje och negativa har markerats med hackiga sådana.
- 

» Riktningar som har med **sinnen** att göra (*sensory*). Vi fokuserade bara på själva sinnesintrycken när det gäller denna underkategori. Enligt originalmetoden markeras riktningen till sinnesintrycket. Vi har endast markerat sinnesintryckets position på kartorna, för att få en mer lättläst karta. Synintryck ritades med blå ring med prick i och hörselintryck som en blå triangel. Lukter markerades med blå stjärnor och känsel med en rektangel i samma färg. För intryck som inte var positiva/neutrala, utan negativa, markerades detta på de digitaliserade kartorna med samma symboler men med 50 procents opacitet.

**Övergång:** “A subjectively significant point or area of change engendering a sense of transformation in mood, atmosphere or function”. I boken *Experiential Landscape* finns två olika kartecken för övergångar. Nedan följer en beskrivning av dessa två.



- » **Tröskel** (*threshold*). Vi använde oss av begreppet tröskel, dels för distinkta övergångar mellan olika områden, men också för gränser som upplevts som hinder att passera, det vill säga barriärer. Trösklar har på kartorna markerats med rosa dubbla linjer. För positiva/neutrala trösklar användes raka linjer, för negativa användes hackiga linjer.



- » I boken finns inget gemensamt namn för detta kartecken, men vi valde att kalla det för **passage**. Kartsymbolen innefattar begreppen korridor (*corridor*), segment (*segment*) och förgänglig övergång (*ephemeral*). Samtliga tre underkategorier användes då vi upplevde mjukare övergångar än trösklar. Till skillnad från metodutvecklarna har vi använt rosa ringar istället för röda, för att undgå att blanda ihop passager med center med social föreställbarhet. De rosa ringarna fylldes med parallella streck för positiva/neutrala upplevelser av passager, och med korsstrecksmönster ifall övergångarna upplevdes som negativa.

**Område:** “A subjectively significant realm engendering a sense of coherence and containment”.



- » Vi har använt **område** dels för att markera större upplevda stadsrum, men också för att markera områden som upplevs inte vara till för respektive färdssätt. Positiva/neutrala områden markerades med lila ring, negativa med korsstreckad lila ring.

## Utförande

Här presenteras hur vi praktiskt gick till väga när vi gjorde undersökningen, hur resultatet arbetades fram och hur tolkningen av resultatet gick till. Sist presenteras också ett flödesschema, som är en förenklad bild av hur materialet togs fram, bearbetades och tolkades.

Undersökningen är genomförd av oss själva och är snarare ett test av metoden än ett försök att producera ny kunskap. För att skapa ett giltigt kunskapsunderlag krävs en mer omfattande undersökning än vad som ryms inom ramen för denna uppsats. För att trots detta få en bild av undersökningens resultat följer här en kort presentation av oss som undersökare.

Vi som utförde undersökningen går i skrivande stund båda tredje året på landskapsarkitektprogrammet på SLU, Ultuna. Vi är båda män och födda 1993 respektive 1991. En av oss är uppväxt ca 10 km öster om Uppsala och den andra inte i närheten av Uppsala. I och med universitetsutbildningen har vi i tre års tid vistats regelbundet i Uppsala stadskärna. En av oss har även gått på gymnasiet i Uppsala och har under denna tid dagligen tagit sig till skolan genom att färdas över södra delen av Årummet. Undersökningen ägde rum 18-21 april, 2016. Vid undersökningstillfället var vi båda vana cyklister, löpare och fotgängare men hade aldrig provat att färdas med rullstol.

Vår ambition var att undersöka färdssätten i fallande ordning beroende på hastighet med snabbaste färdssättet först. Detta för att minimera risken att lägga märke till sådant som vi inte hade lagt märke till om vi inte hade färdats långsamt förbi det tidigare i veckan. Då rullstol endast fanns tillgänglig en veckodag blev den undersökningen utförd som nummer tre trots att den har lägst hastighet.

Detta eftersom vi redan fastställt vilken vecka undersökningen skulle ske. Ordningen blev att cykla, att jogga, att åka rullstol och slutligen att gå. Vid rullstolsundersökningen skjutsade vi varandra halva sträckan var. Detta eftersom endast en rullstol fanns tillgänglig vid lånetillfället. Både förarens och passagerarens kommentarer behandlades i och med att diskussionen var vårt sätt att analysera omgivningen. Störst fokus lades dock på den rullstolsburnes upplevelser. Detta på grund av att det var skillnaden i upplevelse mellan olika färdssätt vi ville undersöka, och vi menar att den som skjutsade rullstolen har mer gemensamt med färdssättet att gå än att åka rullstol.

Innan vi utförde själva undersökningen bekantade vi oss med analysmetoden genom att utföra en testundersökning av vår modifierade version av ELA. Detta gjordes längs Marmorvägen och Granitvägen i Eriksberg. Val av plats gjordes av bekvämlighetsskäl då vi båda bor i Eriksberg och har inget med undersökningen att göra. Testpiloten utfördes till fots och på cykel.

Vårt utförande av landskapsanalysen gick till på så vis att vi färdades den givna sträckan tillsammans på de olika färdssätten. Syftet med studien var att genomföra en undersökning av en rekreationsfärd. Vår färd var dock inte rekreativ i sig, men vi tog oss fram och agerade som om vi hade varit på en rekreationsfärd. Vi delade upp undersökningen på fyra dagar så att varje färdssätt kunde undersökas vid samma tidpunkt på dagen. Genom att endast utföra en färd om dagen undveks också risken att blanda ihop upplevelser från de olika färdssätten när kartan sammanställdes. Undersökningen ägde rum vid lunchtid för att enklast kunna notera vardagligt sociala platser. Att vi gjorde färderna runt lunchtid motiveras också av att lunchen kan vara ett tillfälle för folk att röra på sig rekreativt.

Eftersom det var problematiskt att anteckna under tiden filmades därför färden med en huvudkamera. Vi antecknade på så vis muntligt genom att diskutera vad vi upplevde längs färden, med utgångspunkt i principerna för vår modifierade variant av ELA. I och med diskussionen blev det material vi producerade en sammanslagning av bådas upplevelser. Filmmaterialet sparades för att vi efteråt skulle kunna analysera våra kommentarer och beskriva dessa i text samt markera våra upplevelser på kartor. Direkt efter varje färd sammanfattade vi upplevelserna från färden muntligt på plats och spelade in även detta (se figur 2).

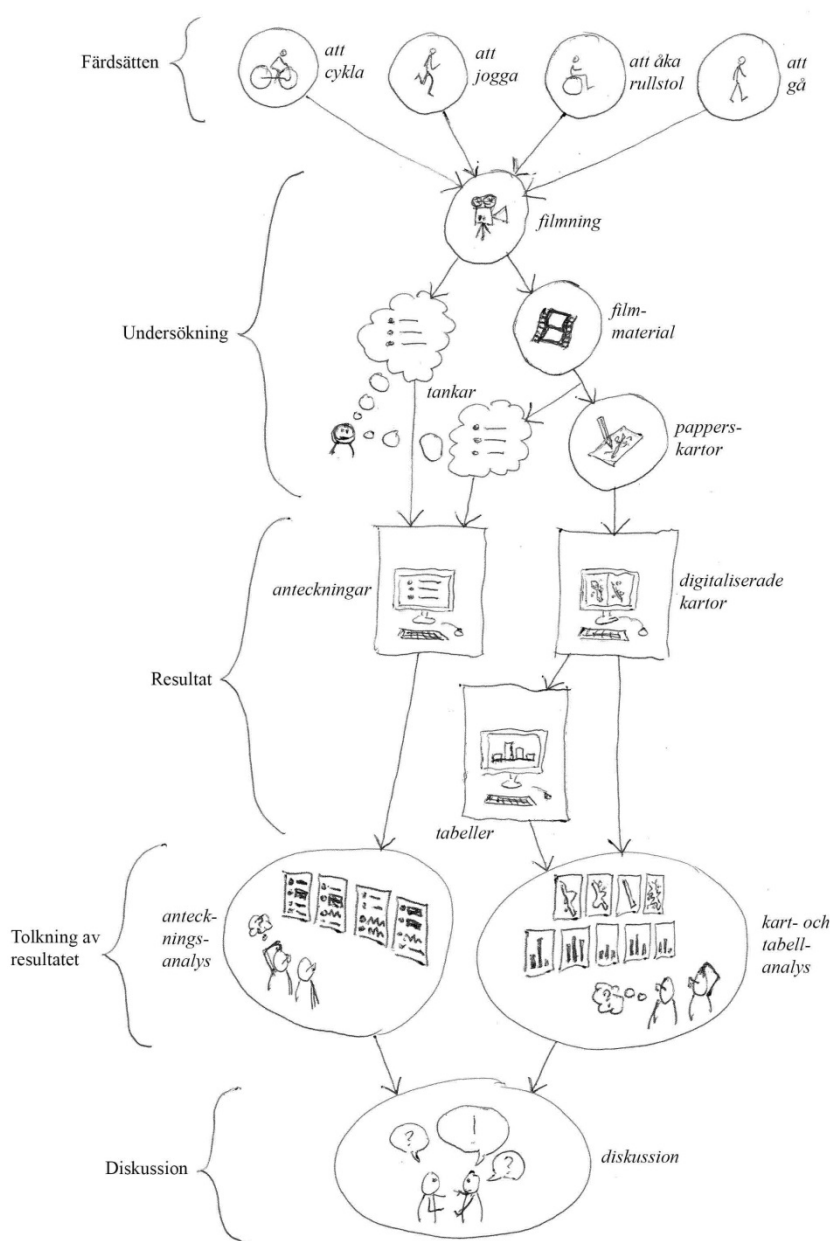
Samma dag som färderna gjordes kollade vi igenom respektive film och med hjälp av denna sammanställde vi våra upplevelser på en gemensam karta för respektive färdssätt (se figur 2). Vid sammanställningen av kartorna kompletterades filmmaterialet på ett fåtal ställen med upplevelser från minnet. Detta då vi i undersökningen av olika anledningar kände oss obekväma att kommentera vissa upplevelser högt. Exempel på detta är negativa sociala interaktioner.

Kartorna framställdes för hand på fysiska papper. Som underlag användes "baskartan" från Uppsala kommun (Uppsala kommuns kartverktyg 2016). Så långt följer vi i stora drag Thwaites och Simkins mall för hur en ELA ska genomföras. Det som följer härnäst är vår egna bearbetning av det insamlade materialet, främst kartorna. Det ingår heller inte i metoden ELA att jämföra olika upplevelsekartor med varandra, vilket vi gör i denna uppsats.

Efter att kartan för varje dag framställts, noterades tankar som uppkommit i och med ritandet av kartan. Dessa tankar, tillsammans med de muntliga sammanfattningarna av upplevelserna som gjordes direkt efter varje filmning, bearbetades och koncentrerades sedan till anteckningar för respektive färd. Dessa kom senare att jämföras färdssätten emellan (se figur 2).

När alla undersökningar gjorts och alla kartor sammanställts digitaliserades kartorna i Photoshop. Antalet olika upplevelser för respektive komponent och färdssätt på kartorna noterades också och fördes sedan in i ett Excelark. Utifrån datan i detta ark framställde vi ytterligare data, till exempel hur stor del av den totala sinnesupplevelsen som intogs via respektive sinnesorgan. Dessa data sammanställdes i tabeller för redovisning (se figur 2).

Därefter påbörjades tolkningen av resultatet. De olika komponenterna betraktades separat i Photoshop genom att släcka övriga komponenter. Karaktäristiska upplevelser kopplade till respektive färdssätt noterades och jämfördes med varandra. Tabellerna användes till att kvantitativt jämföra de olika färdssättens antal upplevelser. Vidare jämförde vi anteckningarna för respektive färd med varandra. Detta gjorde vi genom att vi letade efter gemensamma nämnare bland anteckningarna och beskrev skillnader och likheter mellan de olika färdssätten (se figur 2).



Figur 2: Flödesschemat visar att materialet till kartorna togs fram genom filmning. Filmningen resulterade i filmmaterial och tankar. Även processen där papperskartor producerades med hjälp av filmmaterialet resulterade i tankar. Dessa tankar sammanställdes senare till anteckningar. Tabeller framställdes med hjälp av den kvantitativa datan i kartorna. Tolkningen av resultatet skedde i två separata delar, en anteckningsanalys och en kart- och tabellanalys, vilka båda ledde fram till diskussionen.

# Resultat

I resultatet presenteras varje färd sätt för sig. Först kommer bakgrundsfakta om färderna: tid, väder och hastighet. Därefter följer kartor samt de bearbetade anteckningarna från de fyra undersökningarna. Efter att samtliga färd sätt redovisats, presenteras tabeller som skapats utifrån datan i kartorna.

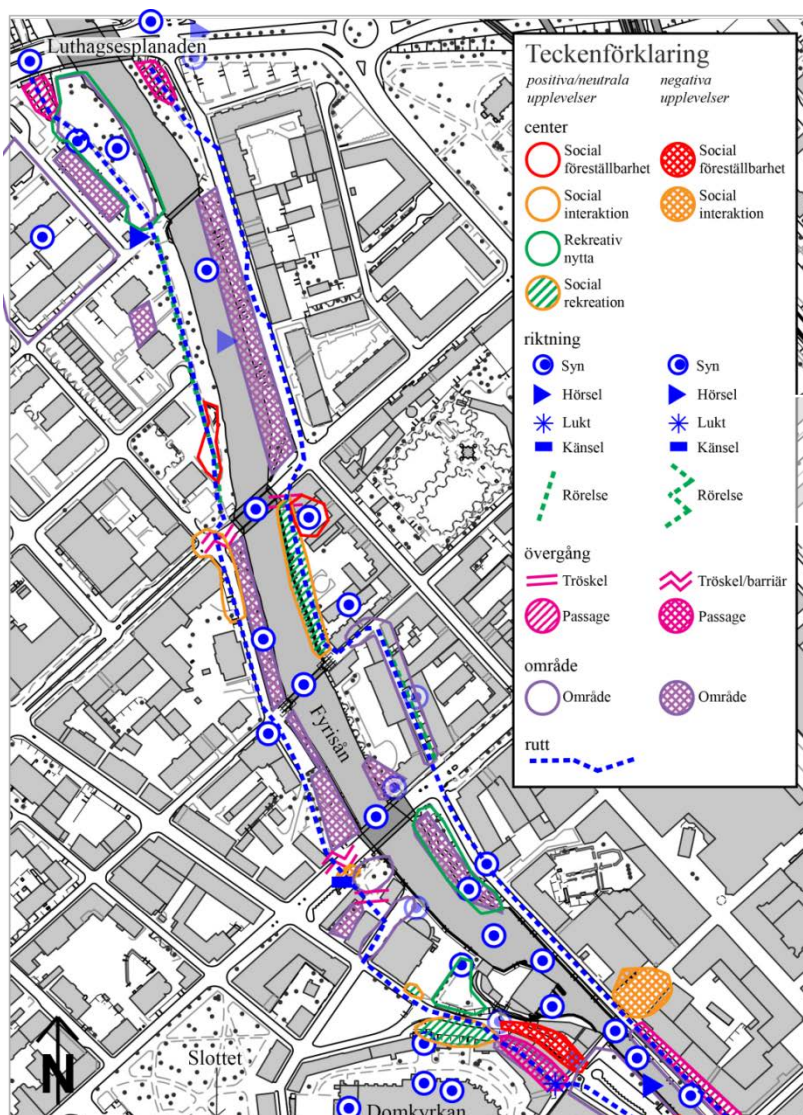
## Undersökning 1, att cykla

Tidpunkt: måndag 18 april kl 12:00-12:20.

Väder: klart till halvklart och stilla, 10 °C.

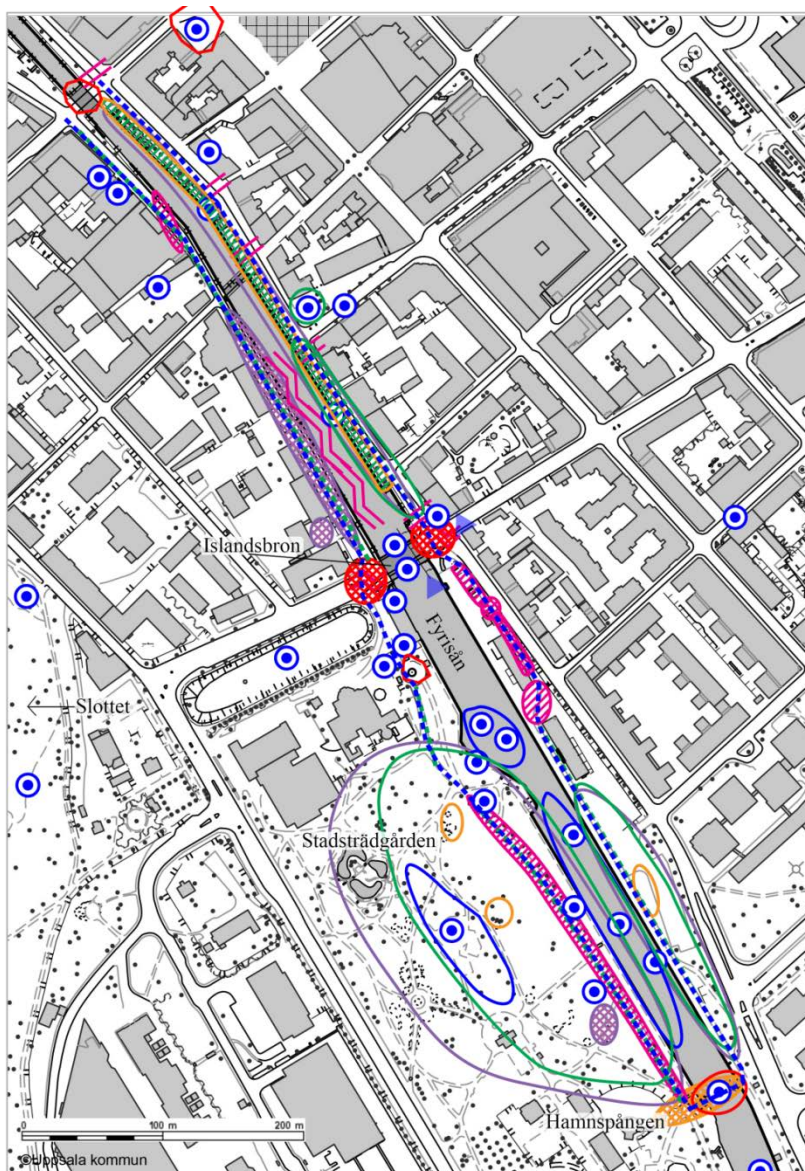
Beräknad medelhastighet inkl pauser: 10,5 km/h.

### Karta



Karta 1a: Kartan från cykelfärden både på denna och på nästa sida visar bland annat att vi som cyklister höll en relativt rakt rutt. Kartan visar också att många negativa områden som är stora till ytan markerats. Även center med rekreativ nytta är stora.





Karta 1b: Del två av kartan från cykelfärden. På östra sidan ån finns långa ytor av center med social rekreation, vilka upplevdes när vi cyklade på den motsatta sidan ån. Islandsbron är utmärkt som ett center med negativ social föreställbarhet på båda sidor om ån.

## Samlade anteckningar efter undersökning 1

- » Vi kunde hålla hög hastighet utan speciellt stor ansträngning.
- » Stadsträdgården och området på andra sidan ån jämfört med denna hade långa, raka sträckor och uppfattades som i passande skala för cykling.
- » Första delen i nordväst, fram till första bilbron, upplevdes som lugn och avskild.
- » Vi var tvungna att hålla koll på trafik och människor samt framtida färdväg och göra vägval, vilket begränsade antalet sinnesintryck ur den fysiska miljön. Detta gjorde att färden upplevdes som mindre rekreativ.
- » På flera ställen saknade vi visuell kontakt med ån.
- » Ett flertal vägpasager upplevdes som barriärer.
- » Flera områden kändes som inte menade för cyklister i och med att de antingen var omgärdade av staket, hade trappor som passager in, eller hade gångskyltar.
- » Av de relativt få sinnliga intrycken dominerade de visuella, därefter ljud.



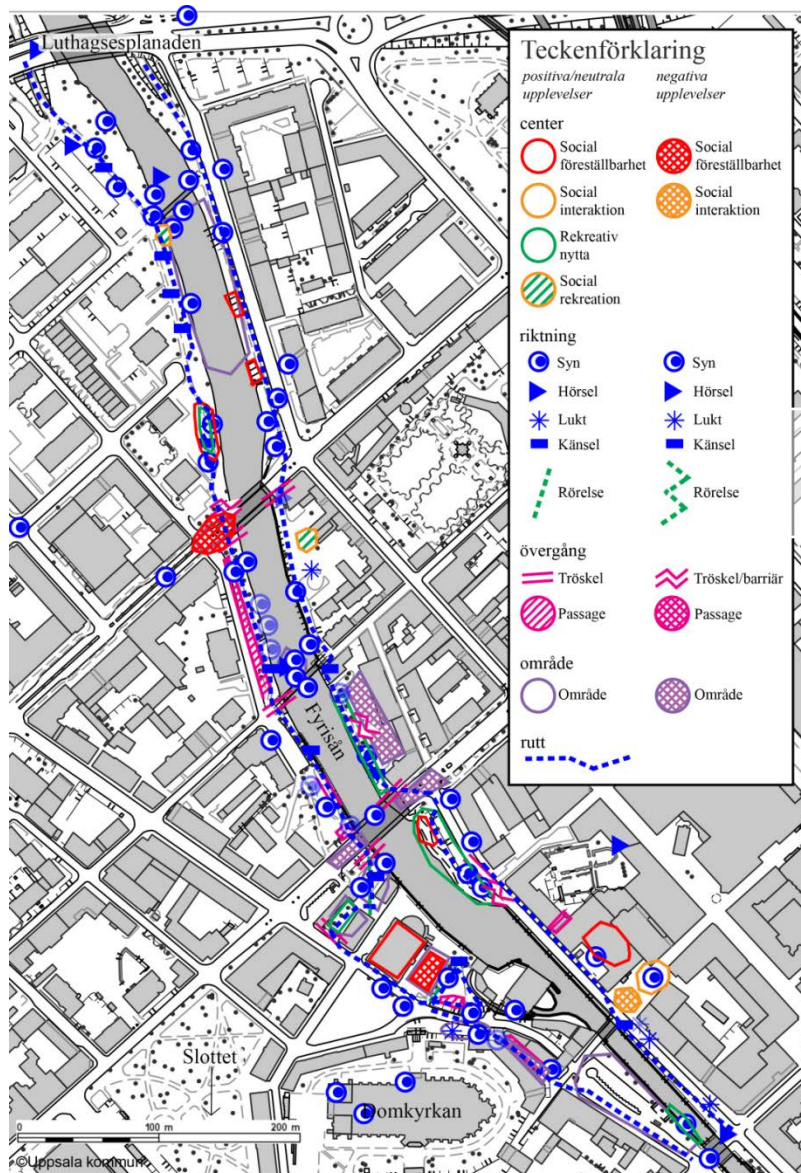
## Undersökning 2, att jogga

Tidpunkt: tisdag 19 april kl 12:00-12:25.

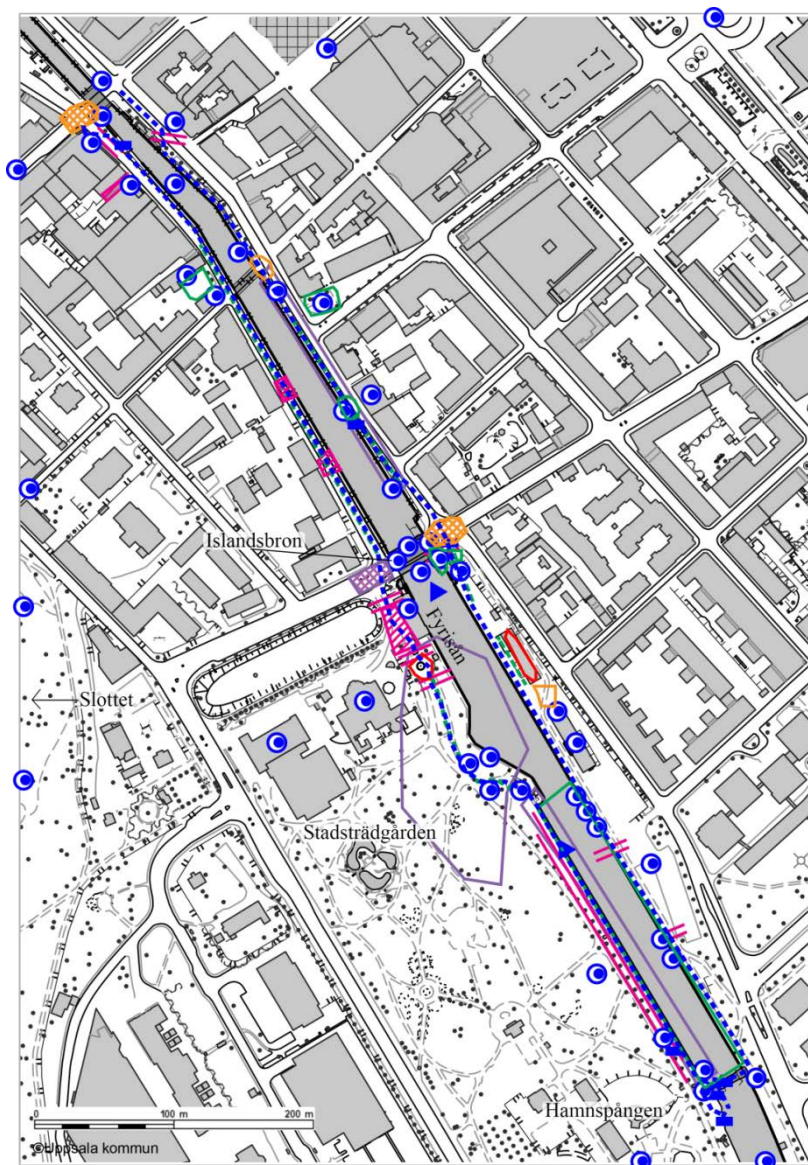
Väder: mulet, regn andra halvan (östra sidan ån). Vind från norr, 8 °C.

Beräknad medelhastighet inkl pauser: 8,4 km/h.

### Karta



Karta 2a: Denna karta, tillsammans med den på nästa sida, visar att vi som joggare ofta höll oss så nära ån vi kunde. Relativt många känselintryck är också markerade, samt en del center inomhus.



Karta 2b: Del två av kartan från undersökning 2, att jogga. Islandsbron är markerat dels som negativt område, och dels som center med negativ social interaktion.

## Samlade anteckningar efter undersökning 2

- » Jogging medförde relativt hög hastighet men med hög puls.
- » Vädret upplevdes störande på östra sidan ån, vilket begränsade njutningen.
- » Vi rörde oss ofta nära ån, och vi kunde vara flexibla i vägvalen bland annat genom att springa över gator utan att använda flera av övergångsställena.
- » Vi upplevde inga tydliga områdesskillnader eller barriärer, utom större bilvägar.
- » Trottoarkanter och trappor märktes knappt.
- » Fötternas kontakt med marken upplevdes som påtaglig.
- » Många visuella sinnesintryck men även ett flertal känsel- och luktintryck noterades. Luktintryck registrerades mest under andra halvan av färden, med regn.
- » Inte så stort fokus på andra människor. De upplevdes inte heller vara i vägen.
- » Bilar upplevdes som hot, så även cyklister ett par gånger.



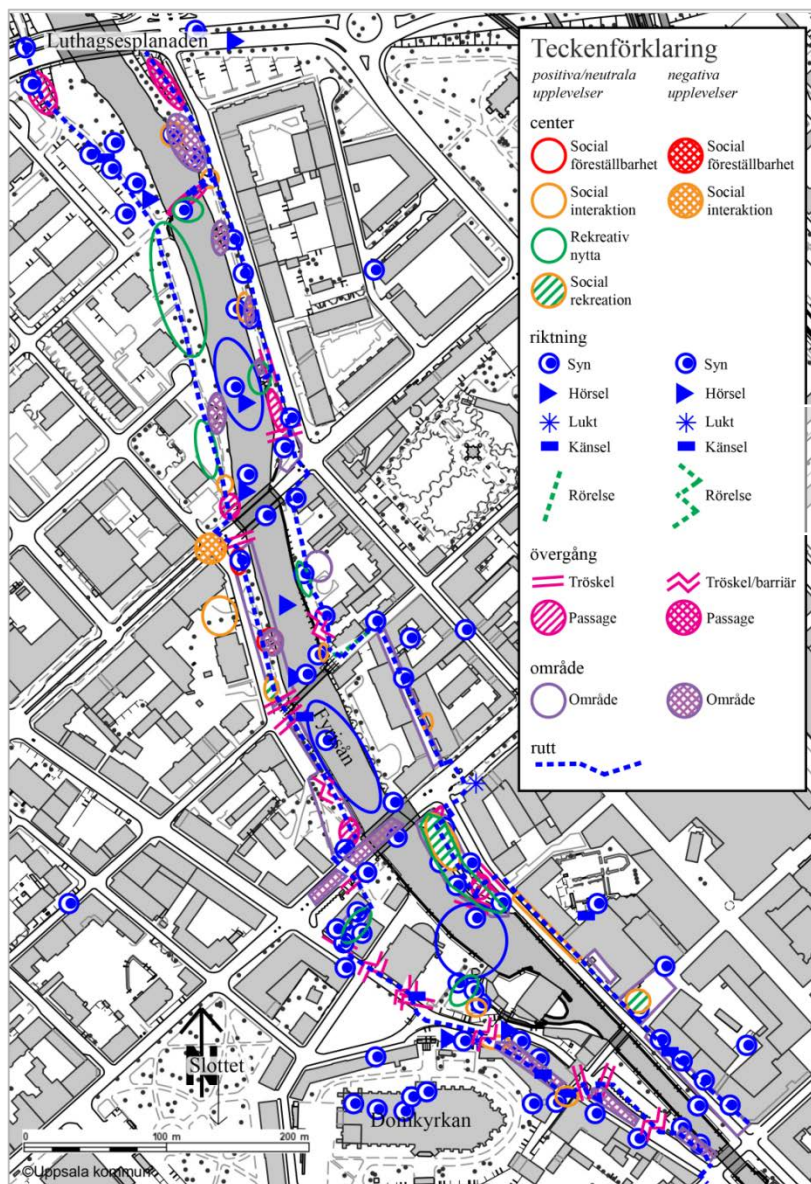
## Undersökning 3, att åka rullstol

Tidpunkt: onsdag 20 april kl 12:08-13:13.

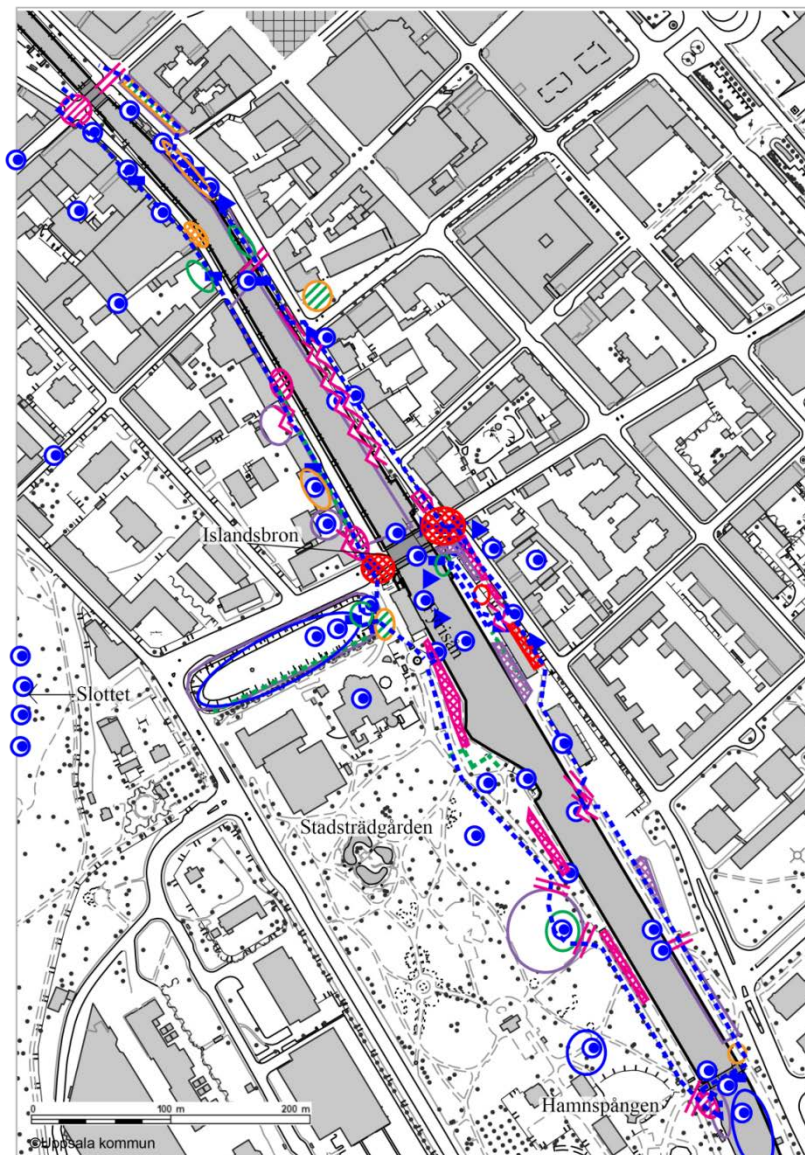
Väder: mestadels sol, lite blåst. 8 °C.

Beräknad medelhastighet inkl pauser: 3,2 km/h.

### Karta



Karta 3a: Kartorna från rullstolsfärden visar på många upplevelser totalt, varav en övervägande del av dessa ligger i nära anslutning till ruttan, undantaget slottet och domkyrkan. Ruttan gör en del avstickare här och var. Många övergångar har markerats, i huvudsak trösklar och barriärer men även en del negativa passager.



Karta 3b: Del två av kartan från undersökning 3, att åka rullstol. Islandsbron är utmärkt som ett center med negativ social föreställbarhet på två ställen.

### Samlade anteckningar efter undersökning 3

- » Låg hastighet med låg ansträngning för föraren, mycket låg för den rullstolsburne.
- » Den som sköt rullstolen framför sig behövde hålla koll på trafiken och var det gick att ta sig fram. Den som satt i rullstolen behövde inte tänka på detta utan kunde släppa fokus på trafiken och njuta mer avslappnat av färden.
- » Vi upplevde många barriärer/trösklar. I princip alla trottoarkanter upplevdes som omöjliga att passera. Vi använde övergångsställena över samtliga vägpasset.
- » Markmaterialsiften var påtagliga, och det var till stor del markmaterialen som styrde var vi tog oss fram. Asfalt upplevdes som bäst. Packat stenmjöl fungerade bra, liksom betongplattor. Gatsten fungerade mindre bra. Gräsmatta fungerade kortare sträckor men krävde en attraktiv målpunkt för att vara värt mödan.
- » Många områden längs med rutten upplevdes som otillgängliga.
- » Domkyrkan och slottet sågs ofta på håll.
- » Vi lade märke till många center med rekreativ nytta.
- » Vi upplevde stor frihet i att ta pauser och att välja rutt efter målpunkter.
- » Det var påtagligt att synfältet var längre ner. Detta gjorde att fler saker upplevdes som stora och bidrog också till god kontakt med det som var nära. Dock gjorde det att saker på längre avstånd och på andra sidan murar och plank inte upplevdes.
- » Stort antal upplevelser överlag varav en stor del på korta avstånd. Vi lade märke till flera mindre detaljer, exempelvis en liten pärlplatta i en klätterväxt.



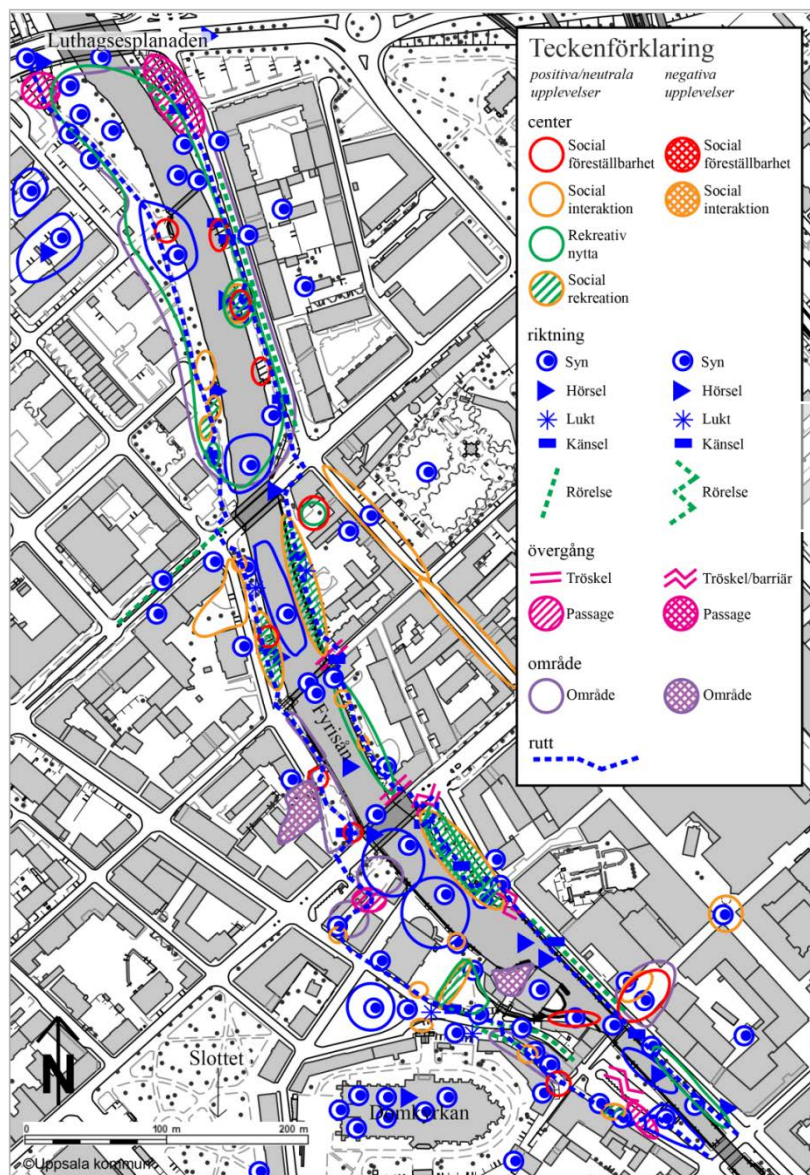
## Undersökning 4, att gå

Tidpunkt: torsdag 21 april kl 12:00-13:02.

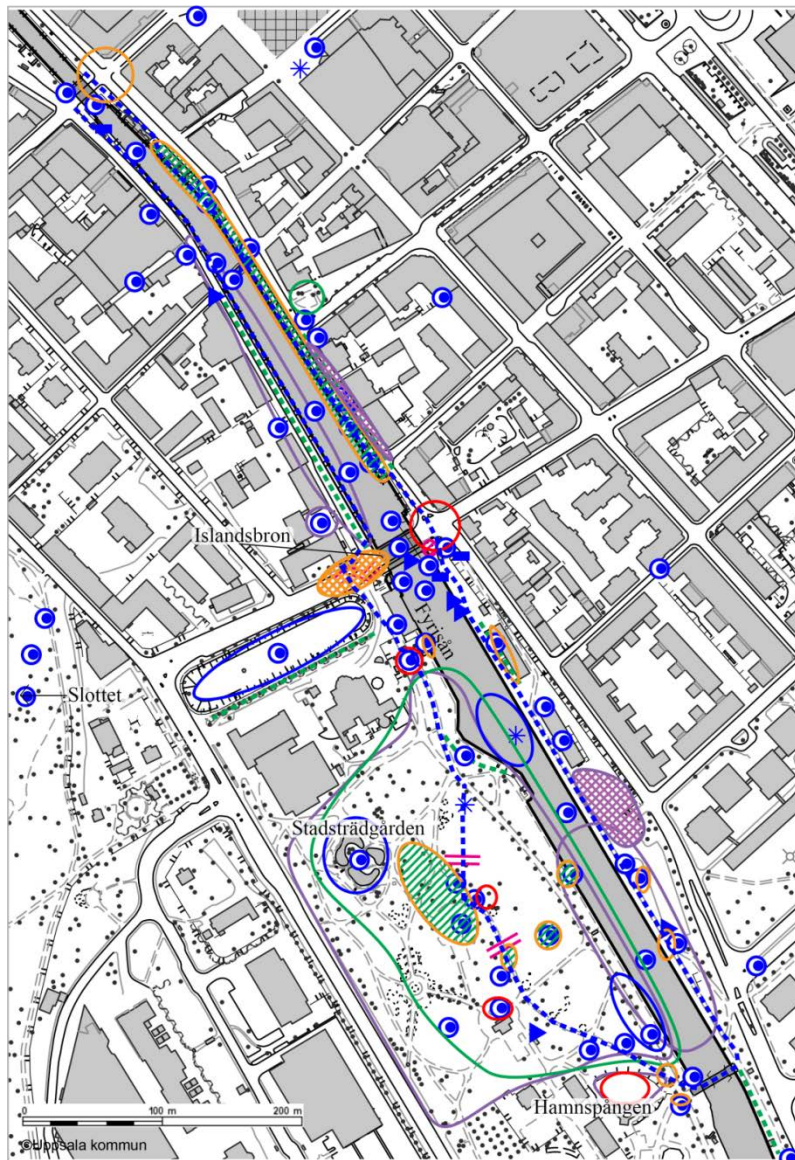
Väder: Sol i början, moln sista 20 minuterna. Lite vind på slutet. 12 °C.

Beräknad medelhastighet inkl pauser: 3,4 km/h.

### Karta



Karta 4a: Generellt för de två delarna av kartan från gångfärden kan vi säga att vi har markerat flera olika typer av upplevelser och på olika avstånd. Många platser med social interaktion har markerats, övervägande positiva.



Karta 4b: Del två av kartan från undersökning 4, att gå. Första gången vi passerade Islandsbron markerades detta som ett negativt center med social interaktion och andra gången som ett positivt/ neutralt center med social föreställbarhet.

## Samlade anteckningar efter undersökning 4

- » Gångfärden medförde långsam hastighet med låg ansträngning. Färden upplevdes som lugn och fridfull.
- » Långsamt tempo gav oss många upplevelser utan att det upplevdes stressigt.
- » Som fotgängare hade vi god kontakt med ån.
- » Vi upplevde få barriärer. Det var inga problem att färdas över en gräsmatta. Markmaterialen var inte speciellt påtagliga.
- » Få områden upplevdes otillgängliga för fotgängare. Även vägarna upplevdes till viss del som våra i och med övergångsställen.
- » Vi upplevde många siktlinjer mot Domkyrkan.
- » Vi noterade många platser med social interaktion, och en del med rekreativ nytta.
- » Stadsträdgården erbjöd variation vilket ledde till avvikelse från rutten.
- » Vi satte oss ner på bänkar ett par gånger.
- » Färden bjöd på få störningsmoment. Vi upplevde att vi hade hög acceptans för trafikbuller och hög acceptans för att stanna.



## Tabeller

Nedan följer tabeller, som är ett annat sätt att presentera de data vi har samlat in. Genom tabellerna kunde vi analysera datan som kartorna ger oss ur en kvantitativ synvinkel. I tabellerna har färdssätten listats i ordning efter hastighet, då vi anser att detta är en rimligare uppställning av färdssätten än efter när vi undersökte respektive färdssätt. Detta innebär att färdssätten gång och rullstol har bytt plats jämfört med i vilken ordning undersökningarna gjordes, och jämfört med hur kartorna och anteckningarna presenteras. Upplevelserna är uppdelade i de olika komponenterna och deras underkategorier.

Tabell 1: Denna tabell visar hur många positiva/neutrala upplevelser som markerats på respektive karta för de olika färdssätten.

		Antal positiva/neutrala upplevelser			
		Cykel	Jogging	Gång	Rullstol
Center	Social föreställbarhet	7	8	11	3
	Social interaktion	4	3	21	14
	Rekreativ nytta	7	10	10	13
	Social rekreation	4	2	13	6
	Summa center	22	23	55	36
Riktning	Syn	57	109	134	120
	Hörsel	2	8	15	13
	Lukt	1	4	4	2
	Känsel	1	19	18	15
	Summa sinnesintryck	61	140	171	150
Övergång	Rörelse	7	9	12	4
	Tröskel	7	17	4	20
	Passage	8	8	5	13
Summa övergångar		15	25	9	33
Område	Area	10	10	12	19
Summa allt		115	207	259	242

Tabell 2: Tabellen anger hur många negativa upplevelser som markerats på kartan för respektive färdssätt.

		Antal negativa upplevelser			
		Cykel	Jogging	Gång	Rullstol
Center	Social föreställbarhet	3	2	0	3
	Social interaktion	3	3	1	2
	Rekreativ nytta	0	0	0	0
	Social rekreation	0	0	0	0
	Summa center	6	5	1	5
Riktning	Syn	5	10	1	5
	Hörsel	5	2	7	4
	Lukt	0	1	3	0
	Känsel	0	0	1	3
	Summa sinnesintryck	10	13	12	12
Övergång	Rörelse	0	0	0	1
	Tröskel/Barriär	5	3	4	11
	Passage	2	1	0	5
Summa övergångar		7	4	4	16
Område	Area	13	6	4	14
Summa allt		36	28	21	48



Tabell 3: Här presenteras det totala antalet upplevelser som markerats på respektive karta för de olika färdssätten.

		Antal positiva/neutrala + negativa upplevelser			
		Cykel	Jogging	Gång	Rullstol
Center	Social föreställbarhet	10	10	11	6
	Social interaktion	7	6	22	16
	Rekreativ nytta	7	10	10	13
	Social rekreation	4	2	13	6
	Summa center	28	28	56	41
Riktning	Syn	62	119	135	125
	Hörsel	7	10	22	17
	Lukt	1	5	7	2
	Känsel	1	19	19	18
	Summa sinnesintryck	71	153	183	162
	Rörelse	7	9	12	5
Övergång	Tröskel/Barriär	12	20	8	31
	Passage	10	9	5	18
	Summa övergångar	22	29	13	49
Område	Area	23	16	16	33
Summa allt		151	235	280	290

Tabell 4: Denna tabell visar endast data från de undersökta sinnesintrycken syn, hörsel, lukt och känsel. Här visas varje sinnesintrycks procentuella andel av alla sinnesintryck, för respektive färdssätt.

		% av totala antalet sinnesintryck			
		Cykel	Jogging	Gång	Rullstol
Syn		87%	78%	74%	77%
Hörsel		10%	7%	12%	10%
Lukt		1%	3%	4%	1%
Känsel		1%	12%	10%	11%

Tabell 5: Tabellen visar tid, hastighet, totalt antal upplevelser per minut samt den procentuella andelen negativa upplevelser av det totala antalet upplevelser. Vid uträkning av medelhastigheten i denna tabell antas samliga rutter vara 3,5 km.

		Övrig data			
		Cykel	Jogging	Gång	Rullstol
Tid (min)		20	25	62	65
Hastighet (km/h)		10,5	8,4	3,4	3,2
Totalt antal upplevelser / min		7,6	9,4	4,5	4,5
Andel negativa upplevelser		24%	12%	8%	17%

## Analys

Eftersom vår undersökning är personlig och ej tidigare beprövad kan följande analys inte ses som någon vetenskaplig grund. Genom att analysera vårt resultat har vi dock kunnat identifiera exempel på faktorer som kan tas i beaktande vid en mer omfattande undersökning.

Nedan följer en gemensam analys och jämförelse av kartor och tabeller samt en separat analys av anteckningarna. Kartorna och tabellerna analyserades utifrån de fyra komponenterna center, riktningar, övergångar och områden samt slutligen utifrån övrig data ur tabell 5. Anteckningarna jämfördes med avseende på skillnader och gemensamma nämnare färdstälten emellan.

## Kart- och tabellanalys

Denna analys behandlar dels kartorna och dels tabellerna, som är framställda utifrån kartorna. Analysen gjordes separat för de olika komponenterna center, riktning, övergång och område. Efter vissa analyser uppkommer frågor vilka tas upp i diskussionskapitlet.

Kartorna har analyserats genom att jämföra respektive färdstälts olika komponenter med varandra. Tabellerna analyserades rent kvantitativt utifrån antal karterade komponenter. Under varje underrubrik behandlas både positiva/neutrala och negativa upplevelser för respektive komponent för både kartor och tabeller. Därefter följer en analys av rutternas skillnader och likheter. Slutligen följer en övergripande analys komponenterna emellan.

### Center

Vi ser på kartan från cykelturen flera större center samt en del små medan storleken på dessa på joggingkartan är små och mellanstora. Rullstolskartan visar många små center. Från promenaden finns center markerade i alla storlekar, från små till stora. I tabell 1 ser vi att färdstälten rullstol och gång har högre antal upplevda positiva/neutrala center jämfört med övriga färdstätt.



*Figur 3: Här ses ett exempel på ett negativt center, Islandsbron. Det röda indikerar att platsen upplevdes som ett ställe med negativ social föreställbarhet och det orangea negativ social interaktion som utgörs av kontakten med bilarna.*

Vad det gäller hur negativa center upplevdes ser vi på kartorna att Islandsbron upplevdes som negativ för samtliga färdstätt, speciellt från cykel- och rullstolsfärden. Om vi ser cyklisters negativa interaktion med fotgängare som trafik så är samtliga negativa center vi upplevt kopplade till trafik, vägar och/eller vägkorsningar. Alla färdstätt upplevde flera negativa center, utom gång som bara upplevde ett, västra delen av Islandsbron. Kan detta indikera att den fysiska miljön är bäst anpassad för just fotgängare? Nämnvärt är att flera av cykelfärdens negativa

sociala center med mycket människor upplevdes under promenaden som positiva. Tabell 2 visar att antalet negativa center är få för alla färdssätt, om man jämför med övriga upplevelser.



Figur 4: Bilden visar två center med social föreställbarhet, det vill säga platser som identifierades som tänkbara platser för social interaktion, men utan människor.

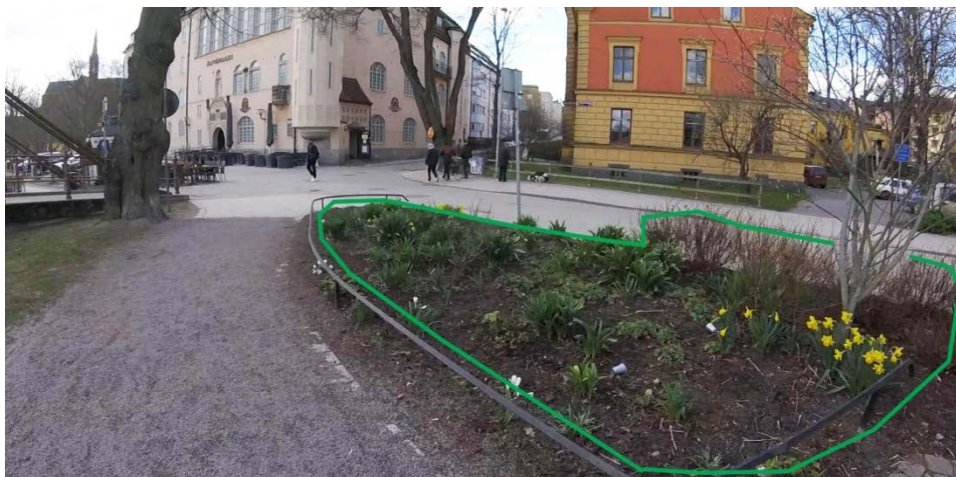
De positiva/neutrala centerna med social föreställbarhet på kartorna liknar varandra färdssätten emellan i och med att de flesta består av platser med sittmöjligheter. Det enda undantaget stod joggingturen för då tre av dessa center markerades för platser inomhus. Vidare visar tabell 3 att rullstolsfärden har betydligt lägre antal platser med social föreställbarhet.



Figur 5: Bilden visar ett exempel på ett område som markerades som ett center med social interaktion. I det här fallet är det andra människor som pratar med varandra, men även vår interaktion med andra kunde markeras som denna typ av center.

Tabell 3 visar stora skillnader också i antalet upplevda sociala interaktioner. Färdssättet gång har absolut flest antal och färdssättet rullstol har två tredjedelar än vad gång har. Cykling och jogging har endast ett fåtal noterade. Om vi räknar med antal upplevda sociala interaktioner per tid har alla färdssätt ungefär samma antal, utom gång som fortfarande har flest.





Figur 6: Detta är ett exempel från rullstolsfärden på en plats som markerades som ett center med rekreativ nytta. Denna lilla plantering noterades inte vid något av de andra färdssätten.

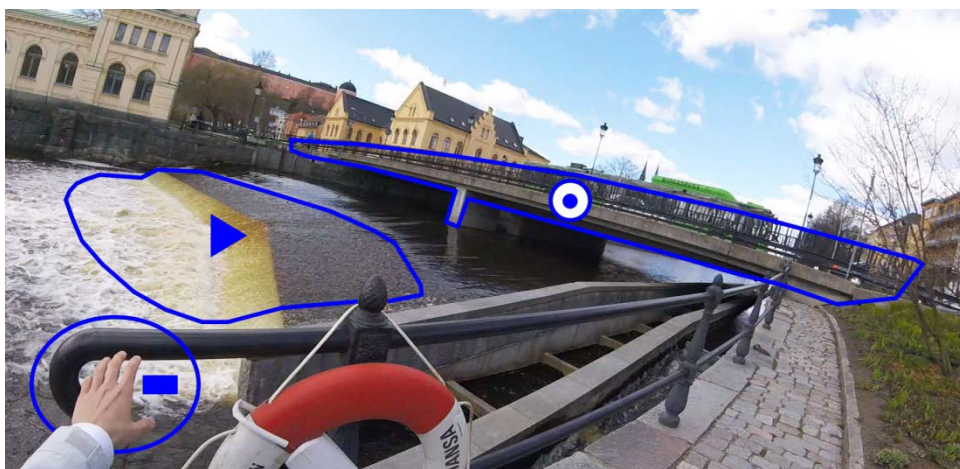
Centerna med rekreativ nytta varierar färdssätten emellan men liknar varandra då de flesta är kopplade till någon form av grönska. Många av dessa platser för joggingturen saknade människor. Kan det vara så att joggarer upplever brist på människor som positivt? Från jogging- och rullstolsfärden finns ett par områden som enbart är kopplade till vatten. De upplevda rekreativa centerna från rullstolsundersökningen utmärker sig från de övriga färdssätten genom att alla dessa center har liten storlek.

I tabell 3 kan vi se att antalet center med rekreativ nytta är likartade för samtliga färdssätt; något mer för rullstolsfärden och något mindre vid cykling.

Det enda vi fann nämnvärt för områden med social rekreation är att för oss som cyklister så var människor tvungna att befinna sig på avstånd för att vi skulle uppfatta dem som socialt tillfredsställande. Tabell 3 visar att antalet center med social rekreation följer samma mönster som för center med social interaktion.

## Riktningar

Här analyseras färdernas riktningar kopplade till sinnesintryck respektive till rörelse. Vi försökte analysera sinnesupplevelser av riktning utifrån kartorna, men kunde inte se några genomgående mönster. Därför gjordes analys av sinnesupplevelser enbart utifrån tabell.



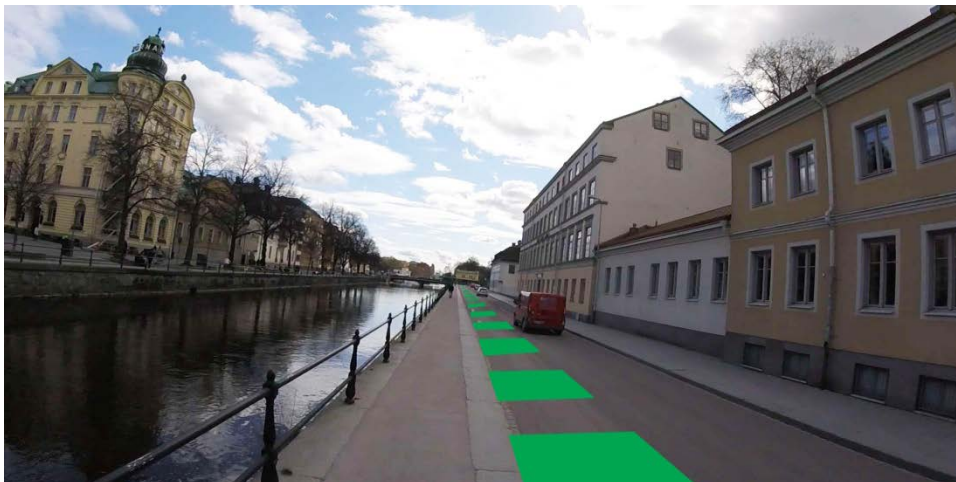
Figur 7: Här visas tre exempel på riktningar kopplade till sinnesintryck. Många broar upplevdes som tydliga objekt att fästa blicken på, och markerades följaktligen som synintryck. I denna bild syns också ett hörselintryck, islandsfallet. Detta markeras med en blå triangel. Känslintryck markerades med blåa rektanglar.

När det gäller riktningar kopplade till sinnesintryck visar tabell 1 att fotgängare har flest antal positiva/neutrala av dessa. Jogging- och rullstolundersökningen ligger också högt medan cykelfärden har lägst antal. Ser vi dock till dessa upplevelser per tidsenhet mäter cykelfärden högre än både gång- och rullstolsfärden medan vi som joggere noterade klart flest upplevelser per tidsenhet. Är joggere mer alerta på grund av den mer påtagliga fysiska aktiviteten som nämns i anteckningarna?

Av de fyra olika sinneskategorierna dominerar synintryck för samtliga färdssätt. Lukt finns i klart lägst omfattning. På så vis liknar våra upplevelser av färderna varandra. Frågan är om samma mönster skulle återkomma om vi haft ett större underlag av undersökare?

Enligt tabell 2 upplever alla färdssätt ungefär lika många negativa sinnesintryck totalt. I samma tabell utmärker sig gång genom fler negativa hörsel- och färre negativa synintryck än genomsnittet, medan jogging har tvärtom. Alla färdssätt har noterat få lukt- och känselintryck varför vi har svårt att dra slutsatser från detta.

Ur tabell 4 kunde vi utläsa att proportionerna mellan de olika sinnesintrycken totalt är relativt lika mellan de olika färdssätten. Syn är det klart dominerande sinnet där alla färdssätt tar in runt 76% av sinnesupplevelsorna via synen, förutom färdssättet cykel som har 10 procentenheter högre. För känsel ligger alla nära 11%, bortsett från färdssättet cykel som har 10 procentenheter lägre. Andelen hörsel- och luktintryck färdssätten emellan är likartade och mäter ca 10% respektive ca 2%.



*Figur 8: Ett exempel på en tydlig upplevelse av riktning kopplat till rörelse. Här är det framför allt den linjära arkitekturen, både hos byggnaderna, gatan och ån, som bidrar till denna upplevelse.*

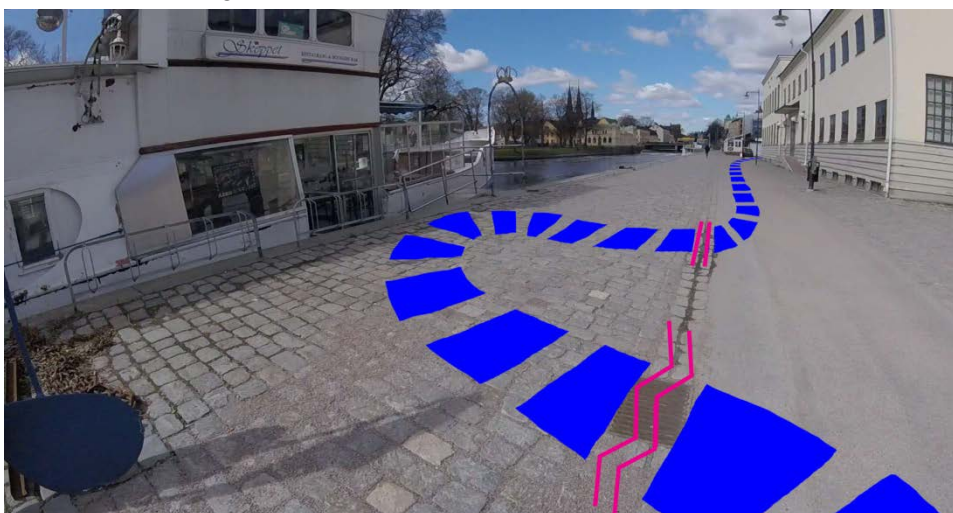
När det gäller riktningar kopplade till rörelse skiljer det sig inte nämnvärt färdssätten emellan förutom att rullstolfärden har få. Det enda färdssättet med en negativ riktning kopplad till rörelse är rullstol. Denna är markerad i Stadsträdgården och utgörs av en mindre stig som upplevdes otillgänglig då vi färdades med rullstol.

## Övergångar

Alla kartor skiljer sig åt, dock med vissa övergångar markerade på samma ställe. Det är svårt att säga något specifikt om varje karta, som inte går att utläsa från tabellerna. Rullstol är det enda färdssättet som vi upplevde negativa passager vid.



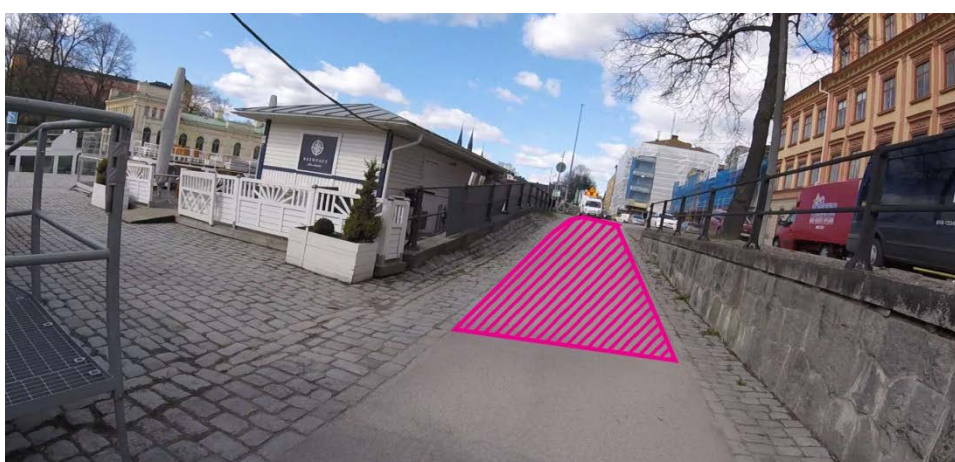
Många av de negativa trösklarna från rullstolsfärden utgjordes av byten i markmaterial. För övriga färdssätt bestod nästan alla barriärer av biltrafik eller staket.



Figur 9: Här visas ruten från rullstolsfärden med blått, på ett ställe där rampen på båten intresserade oss vilket gjorde att vi tog oss fram till den. Det viktigaste i denna bild är dock att visa på exempel på trösklar. Vid rullstolsfärden upplevde vi övergången från asfalt till gatsten som en negativ tröskel (hackiga rosa streck), och tvärtom övergången från gatsten till asfalt som en positiv/neutral tröskel (raka streck).

Eftersom övergångar är starkt kopplade till den faktiska ruten, som varierar, bör detta tas i beaktande vid jämförelse av data från tabellerna. Vi kan dock i tabell 2 tydligt se att antalet negativa övergångar är högst för rullstolsfärden trots att samtliga färdssätt väljer sin egen rutt efter behag. Cykelfärden har också något mer negativa övergångar än övriga färdssätt.

Tabell 3 visar att vi som rullstolsåkare även upplevde flest övergångar totalt vilket återigen kan kopplas till färdssättets högre benägenhet att uppleva skillnader i markmaterial. Totalt kan vi också se att vi som gående upplevde minst antal övergångar. Som joggere upplevde vi många trösklar jämfört med som cyklisterna och fotgängarna. Dessa trösklar utgjordes vid joggingturen ofta av vägkorsningar.



Figur 10: Denna bild visar ett exempel på en mer gradvis övergång än tröskel, det vill säga en passage. I just detta fall är det känslan av övergång från nedsänkt till upp i bilarnas nivå, i kombination med den fysiska ansträngningen att ta sig upp, som är anledningen till att detta markerats som övergång. Exemplet är från rullstolsfärden.

## Områden

Kartorna visar att områdena skiljer sig mycket mellan de olika färdssätten på så vis att få områden är markerade på samma plats. Cykel- och rullstolsfärderna har dock fler områden som finns representerade på båda dessa kartor, precis som kartorna från gång- och joggingturererna är mer lika varandra.



Figur 11: Två inringade positiva/neutrala områden. Hela Stadsträdgården upplevdes som ett område, och andra sidan ån ("Hamnen") ett annat. Exemplet är hämtat från cykelfärden.

Enligt tabell 1 är uppdelningen av positiva/neutrala områden likvärdig för samtliga färdssätt utom rullstol som noterar nästan det dubbla.



Figur 12: Bilden visar att vi som rullstolsåkare upplevde ytor belagda med storgatsten som negativa områden, alltså områden som inte är till för oss.

I tabell 2, som visar negativa upplevelser, ser vi att rullstolsfärden återigen mäter högst antal områden. Även cykelfärden noterar här höga siffror. På cykelkartan ser vi att flera av dessa ställen är markerade nära ån. Om vi jämför rutten med de negativa områdena ser vi att vi som rullstolsburna färdades genom många av de områden som vi markerade som negativa och att vi som cyklister färdades bredvid våra negativa områden.

Under cykelfärden markerades inga vägkorsningar som negativa områden, till skillnad från joggingturen där just vägkorsningar är det dominerande området som markerats som "till för andra".



## Rutten

Kartorna visar på skillnader med avseende på den valda rutten för de olika färd-sätten. Rullstolsrutten hade flest riktningsförändringar beroende på mark-material och behov att ta sig till exempelvis övergångsställen. Som rullstolsburna hade vi också svårast att ta oss nära ån, i och med att trottoarkanterna begränsade för-mågan att enkelt korsa gator, vilket gjorde att vi vid detta färd-sätt blev "låsta" till den trottoar vi valt. Som rullstolsburna fick vi också vända tillbaka på ett flertal ställen, efter att ha besökt pausplatser. Rutten från joggingturen skiljde sig mest från de andra rutterna i och med att den höll sig klart närmast ån. Cykelfärden hade den klart rakaste rutten, och avvek minst från "medelrutten". Rutterna från cykel- och rullstolsfärden liknar varandra en del och båda kommer längre från ån på ett par ställen. Fotgängarturens stora avsteg i Stadsträdgården är svårt att ana-lysera men tyder på detta färd-sätts flexibilitet i vägval.



Figur 13: Exempelbild från Stadsträdgården, ett av de ställen där rutten skiljde sig som mest mellan färd-sätten. Som joggare tog vi rutten längst till vänster. Som rullstolsåkare höll vi oss på grusgången hela tiden och tog nästa rutt sett från vänster. Som fotgängare tog vi i förgrunden samma rutt som vid rullstolsfärden, men avvek sen ut på gräsmattan. Som cyklister kommer vi in i bilden från höger, på cykelbanan, och följer därefter grusbanan som vi även tog vid rullstolsfärden.

## Jämförelser av övriga data

Utifrån totalsumman i tabell 3 kan vi se att ju långsammare färd-sätt, desto fler saker upplevs under samma färd. Som cyklister, som är det snabbaste färd-sättet, finns minst antal upplevelser noterat totalt. Sätter vi dock antalet upplevelser i relation till tiden ser vi i tabell 5 att vi som cyklister noterade näst mest upp-levelser per minut. Från joggingturen, som har näst minst antal upplevelser totalt, finns klart flest upplevelser per minut registrerade. Frågan om joggare är mer uppmärksamma på sin omgivning beroende på sin högre puls återkommer.

Överlag kan vi konstatera att samtliga färd-sätt noterade fler positiva/neutrala än negativa upplevelser, då andelen negativa upplevelser understiger 50% enligt tabell 5. Denna tabell redovisar också att vi som fotgängare var de som var mest nöjda med färden överlag i och med den låga andelen negativa upplevelser. Med jämna steg följer färd-sätten jogging och rullstol och minst nöjda var vi som cy-klisters med nästan en fjärdedel negativa upplevelser. I tabell 2 ser vi att cykel- och rullstolsfärden har flera likheter när det gäller både antal och vilka kompo-nenter som registrerats som negativa upplevelser. Det stora utslaget på den pro-centuella andelen negativa upplevelser vid cyklingen beror alltså på färre antal positiva/neutrala upplevelser.

## Jämförelse av anteckningar

Denna analys behandlar anteckningarna, som är framställda av samlade tankar direkt i anslutning till undersökningen samt tankar efter kartframställningen (se figur 2). Anteckningsanalysen är strukturerade efter gemensamma nämnare mellan de olika färdssätten. Gemensamma nämnare är markerade *kursivt* nedan.

*Ansträngningen* att färdas var högst vid jogging. Detta var det enda färdssättet där ansträngningen blev påtaglig. För färdssätten cykel och gång var ansträngningen likvärdiga medan rullstolsturen innebar obefintlig ansträngning för den som blev skjutsad men något större än gång och cykling för den som skjutsade.

Vid cykelfärden upplevde vi att vi höll högst *hastighet*, därefter som joggare, sedan som gående och sist som rullstolsåkare. Trots att gång upplevdes snabbare än att åka rullstol så skiljer sig inte tiden för de båda undersökningarna gång och rullstol nämnvärt.

Utifrån joggingturen finns inget antecknat om *njutningsgraden*, förutom att regnet under den senare halvan begränsade njutningen. Cykelfärden upplevdes något mindre rekreativ, förutom längre raka sträckor som upplevdes lugna. Den rullstolsburnes färd upplevdes lugn medan gångfärden upplevdes mycket lugn och fridfull.

Som fotgängare upplevde vi ha god *åkontakt*. Joggare rörde sig ofta nära ån. Som cyklist upplevdes att kontakten med ån saknades vid flera ställen. Från rullstolfärden finns inget antecknat om ån, vilket kan bero på att åkontakten inte var speciellt tydlig.

Vid rullstolsfärden noterades flest *trösklar* och *barriärer*. Många av dessa trösklar utgjordes av skiftande markmaterial vilket var mycket påtagligt. Barriärerna var ofta bilvägar och ett flertal trottoarkanter. Som cyklist upplevde vi också flera vägpassager som barriärer. Det finns inga kommentarer om markmaterialen från cykelfärden. Varken som fotgängare eller som joggare upplevde vi speciellt många barriärer utan kunde ta oss fram på de flesta ställen. Skiften i markmaterial var inte heller tydliga för dessa två färdssätt. Dock upplevde joggare påtaglig kontakt med marken.

Den upplevda *tillgängligheten* rankas enligt följande med citat från undersökningen inom parentes: rullstolsfärden ("många otillgängliga områden"), cykelfärden ("flera...") och promenaden ("få..."). Tillgängligheten från joggingturen nämns inte alls. Vi tolkar utebliven kommentar som att joggare upplever sig enkelt kunna ta sig dit de vill.

I *övrigt* kan vi konstatera att promenaden och rullstolsfärden båda bjöd på många siktlinjer mot Domkyrkan och under båda färderna upplevdes många områden som rekreativa. Till detta kan nämnas att vi både som rullstolsåkare och som fotgängare upplevde stor frihet i att välja rutt efter behag samt hög acceptans för att pausa. Rekreativa områden nämndes inte vid färdssättet jogging och inte så stor utsträckning vid cykling. En skillnad mellan jogging- och cykelfärden är dock att vi som cyklist behövde hålla koll på trafik och andra människor mer än som joggare. Som cyklist upplevdes att fotgängare var i vägen, detta gjordes inte som joggare. Från både cykel- och joggingfärden finns antecknat att visuella sinnesintryck dominerade, men kommentarer om detta saknas från rullstolsfärden och promenaden. Den rullstolsburnes lägre synfält uteslöt vissa siktlinjer och visuella upplevelser bakom plank, men gjorde att denne kunde uppleva mindre detaljer i sin närhet som inget annat färdssätt gjorde.

# Diskussion

Som tidigare nämnt har denna undersöknings resultat inte tillräckligt med underlag för att utgöra någon vetenskaplig grund utan bör snarare ses som ett steg i utvecklingen av själva metoden. Slutsatser i kommande stycke är alltså baserade på våra upplevelser och är inte generella.

Nedan följer resultatdiskussion, som svarar på vår frågeställning och avslutas med viktiga slutsatser. Efter denna kommer diskussion av metoden ELA och vårt genomförande av denna samt förslag på vidare forskning.

## Resultatdiskussion

Kartorna skiljer sig mycket åt, så även anteckningarna. Utifrån att undersökningens enda variabel är färd sättet och övriga faktorer vi rått över har hållits konstanta kan vi konstatera att åtminstone våra egna upplevelser av ett rekreativ stråk faktiskt skiljer sig beroende på färd sätt. I kommande stycken reder vi ut de viktigaste aspekterna i hur upplevelserna skiljer sig åt, och diskuterar varför det ser ut som det gör. Vi har delat upp diskussionen i olika teman vi funnit i tolkningen av resultatet.

### Lägre hastighet - fler upplevelser

En hypotes vi hade innan undersökningen var att i ju lägre hastighet man färdas, desto fler upplevelser hinner man registrera. Detta stämmer väl med de totala antalet registrerade upplevelser för respektive färd sätt. Om vi antar att de möjliga upplevelserna längs med stråket är ett konstant antal, borde dock vi som cyklister ha registrerat fler upplevelser per minut. Att vi vid jogging upplevde flest upplevelser per minut tror vi är kopplat till att vi som joggar även upplevde störst ansträngning. Vi misstänker att högre puls gör att sinnena är mer på spänn och medför högre "upplevelsehastighet".

Vidare kan man resonera kring vad ett högt antal upplevelser innebär. Är det bra ur rekreationssynpunkt att uppleva mycket, eller bör en rekreativ färd ha ett lågt antal upplevelser för att vara lugn och avslappnande? Så länge upplevelserna är positiva/neutrala tror vi inte ett högt antal upplevelser har en negativ påverkan på färdens rekreation. Däremot tänker vi att andelen negativa upplevelser ger en bra indikation på hur rekreativ färd är. Att cykelfärden har så mycket som 25% negativa upplevelser kan vi koppla till Wahlgren och Schantz forskning som visar att cyklister skattade innerstadens färdvägsmiljöer som mindre trygga och mindre stimulerande för arbetspendling än ytterstadens färdvägsmiljöer (Wahlgren & Schantz 2011). Även vårt resultat tyder alltså på att innerstaden är sämre anpassad för cykling än de övriga undersökta färd sätten, men som tidigare nämnt behövs ett större underlag för att kunna fastställa detta.

### Skalan på upplevelser ändras med hastigheten

Att vi på cykel registrerade mestadels stora center, som joggar mest mellanstora och som rullstolsburna i huvudsak små center stämmer överens med Thwaites och Simkins teorier om att skalan på upplevelserna ändras med hastigheten (Thwaites & Simkins 2007, s. 19). Vad som blir något motsägelsefullt är att gångfärden har ett större antal registrerade center än rullstolsfärden. Som gående registrerade vi också center i alla storlekar, till skillnad från övriga färd sätten. Trots vårt begränsade undersökningsunderlag med oss själva som undersökare, tolkar

vi det som en indikation på att gående generellt är i bättre kontakt med sin omgivning och mer flexibla i intryck än personer som nyttjar övriga färdssätt.

Ännu en överensstämmelse med Simkins och Thwaites teori är att de långsammare färdssätten gång och rullstol registrerar flest center, enligt tabellanalysen. Detta styrks ytterligare av att kartanalysen visar att små rabatter upplevs som rekreativa center vid rullstolsfärden, medan cykelfärden noterade hela Stads-trädgården som ett rekreativt center.

### **Årummet upplevs bäst till fots**

Anteckningsanalysen visar att färden med rullstol upplevdes som lugn och att färden med cykel upplevdes lugn vid längre raka sträckor. Dock beskrivs gång som den mest rofyllda och rekreativa färden. Som gående upplevde vi också minst antal övergångar vilket vi tror beror på att vi som fotgängare enkelt tog oss över vägar vid givna övergångsställen och därmed inte upplevde vägarna som övergångar i samma utsträckning som övriga färdssätt. Vi upplevde det vara mer naturligt att samtala och mindre stressigt att röra sig vid gång jämfört med övriga färdssätt. Detta tror vi beror på att gång är människans mest ursprungliga färdssätt. Att detta även borde gälla generellt styrks av Gehl (2010 s. 33) som fastställer att dagens människa och hennes sinnen, efter miljoner år av evolutionens gång, har anpassat sig efter just gång.

Vidare resonerar vi att jogging, rent evolutionärt, borde vara det färdssätt vi människor använt oss näst mest utav. Först i modern tid har vi kommit i kontakt med hjälpmedelsbaserad rörelse och därför borde vi vara sämre anpassade för dessa. Vi kan se ett samband med denna hypotes och tabellanalysen där de båda hjälpmedelsbaserade färdssätten mäter högst andel negativa upplevelser. Utifrån fotgängarnas och joggarnas låga andel negativa upplevelser drar vi slutsatsen att vi som undersökare upplever Årummet bäst till fots. Vi misstänker att detta gäller generellt.

### **Cyklister är trafik**

Ur kartanalysen kan vi se att upplevelsen påverkas negativt av biltrafik för samtliga färdssätt, utom cyklister. Som cyklister upplevde vi istället fotgängare som negativa trafikanter. Dock upplevdes människor överlag positiva för cyklister så länge de betraktas på avstånd. Anteckningsanalysen visar att vi som cyklister upplevde oss vara en trafikant, till skillnad från övriga färdssätt. Som landskapsarkitekter bör vi därför överväga en tydligare uppdelning mellan cyklister och gående.

### **Fint väder – fler människor**

När det gäller center med sociala interaktioner kan vi från kartanalysen inte dra några slutsatser. Vi tror snarare att skillnaderna i position på kartan beror på yttre faktorer än att de skulle vara kopplat till färdssättet. Ur tabellanalysen går dock att utläsa att vi vid färdssättet gång upplevde klart fler sociala interaktioner per tidsenhet. Eftersom de flesta andra som rörde sig längs stråket vid undersökningarna också gick till fots, tolkar vi det som att sociala interaktioner lättare upplevs med de som är lika en själv, i detta fall lika till färdssättet. Något som talar mot detta är att rullstolsfärden också har många registrerade sociala interaktioner, trots att få rörde sig längs med stråket med rullstol. Hastigheten kan vara en orsak, då vi både vid jogging och cykling upplevde minst antal center med sociala interaktioner. Det kan också bero på att väderleken var något varmare än snittet vid

gångundersökningen, vilket medförde en högre aktivitet på gatorna i staden som in sin tur ökade antalet sociala center.

Vad gäller de positiva/neutrala centerna med social föreställbarhet liknar kartorna varandra. Detta tolkar vi som att platser där man föreställer sig att folk vill befinna sig inte skiljer sig beroende på vilket färdssätt som används. Dock visar tabellanalysen att rullstolturen särskiljer sig genom denna färd registrerade betydligt färre sådana center. Att vi som rullstolsburna upplevde betydligt färre platser med social föreställbarhet tror vi grundas i att övriga färdssätt ser sitt-platser och andra ytor som potentiella användningsområden. Som rullstolsburna upplevde vi inte dessa attraktiva i samma utsträckning då vi redan satt ner och inte upplevde oss förmå använda de platserna. Detta tror vi kan ha att göra med att detta var första gången vi färdades med rullstol. En van rullstolsåkare hade kanske upplevt andra platser som center eftersom denna har andra preferenser.

Kartanalysen visar att joggarer uppskattade människotomma platser, men detta tror vi snarare beror på att färre människor var ute i och med det dåliga vädret. Detta gjorde att de center med rekreativ nytta som uppskattades bara råkade vara människotomma och vi kan därför inte dra några slutsatser utifrån detta.

### **Mer syn och mindre känsel för cyklister**

Tabellanalysen visar att sinnesintrycket syn dominerande för alla färdssätt samtidigt som lukt användes minst. Intressant är dock att cykelfärden skiljer sig markant mot övriga, i och med den större andelen synintryck och den lägre andelen känselintryck som tabellanalysen visar på. Vi tolkar det som att cyklistens oförmåga till fysisk kontakt med omgivningen kompenseras genom större mängd synintryck.

### **Joggarer hör mindre**

Vi kan ur tabellanalysen utläsa att vi som joggarer upplevde färre hörselintryck. Vi kan också se i anteckningsanalysen att markkontakten för joggarer är påtaglig. Att hörseln begränsas tror vi beror på att de vid fotsättningen, och eventuellt andningen, skapar ett bakgrundsljud. Den minskade andelen hörselintryck skulle också kunna bero på vinden och regnet. Det sämre vädret under andra halvan av joggingfärden är troligtvis också orsaken till att vi som joggarer markerade flest center inomhus.

### **Rullstolsburna har en snävare upplevelsesfär**

Tabellanalysen visar att vi som rullstolsburna registrerade både fler center och positiva/neutrala områden. Detta i kombination med att vi vid rullstolsfärden noterade mindre center och mindre områden till storleken gör att vi tror att man på en rullstol har en "snävare upplevelsesfär" Med snävare upplevelsesfär menar vi att vi fokuserade mer på saker i vår absoluta närhet. Detta på grund av att synfältet var påtagligt längre ner än normalt, och hastigheten mycket låg .

### **Hjulen påverkar tillgängligheten**

Det som helt klart påverkar rullstolsfärdens upplevelse mest är markmaterialen. Detta är tydligt i flera av de olika delanalyserna, såsom barriärer/trösklar, övergångar, områden samt rutten. Skiften i markmaterial påverkade inte övriga färdssätt i samma grad. Anledningen till att vi som rullstolsburna särskilt upplevde markmaterialen är att vi då färdades på hjul. Att det påverkade rullstolsfärden mer än cykelfärden som också skedde på hjul är för oss något förvånande. Vi tror

att markmaterialen inte gav samma utslag i cykelundersökningen för att vi som cyklister, som vi redan konstaterat, med vår högre hastighet hade lättare att uppleva riktningar kopplade till rörelse. Därmed valde vi rumsligt mer öppna färdvägar som i sin tur också hade jämnare markmaterial. Som rullstolsburna kom vi istället att färdas genom dessa områden på grund av färd sättets snävare upplevelsesfär som begränsade möjligheten att ha framförhållning i vägval. Som cyklist kan man också med enkelhet färdas i vägbanan tillsammans med bilar, vilket inte är lämpligt med tanke på rullstolens otymplighet.

Frågan om markmaterial för oss vidare till tillgänglighetsaspekter. Anteckningsanalysen visar att färd sätten rullstol och cykel har störst upplevd "otillgänglighet". Detta tror vi återigen har att göra med att de färdas med hjul. Även tabellanalysen styrker detta då vi vid rullstolsundersökningen noterade klart flest negativa övergångar och vid cykelundersökningen något fler än övriga.

Att jogging verkar ha minst upplevd "otillgänglighet" enligt anteckningsanalysen tror vi har att göra med en ökad frihet i vägval för detta färd sätt. Till exempel visar rutten att joggarna ignorerade de flesta övergångsställen. Detta verkar även gälla för fotgängare då dessa färd sätt har liknande siffror för antal negativa upplevda områden enligt tabell 2. Vi anser oss dock inte kunna dra tillräckligt med slutsatser av detta eftersom vi i anteckningarna inte noterat tillgänglighetsupplevelsen för jogging.

### Viktiga samband

- » Vår undersökning överensstämmer med Thwaites och Simkins teorier om att skalan på upplevelserna ändras med hastigheten.
- » Vår undersökning överensstämmer med Gehls teorier om att fotgängare är i bäst kontakt med sin omgivning.
- » Utifrån våra upplevelser som gäller tillgänglighet liknar färd sätten gång och jogging varandra, och att cykla och att åka rullstol liknar varandra. Vad gäller hastighet skiljer det sig på så vis att cykling och jogging har mer gemensamt samt att gå och att åka rullstol påminner om varandra.

### Metoddiskussion

Här följer en diskussion kring metoden. Först diskuteras hur ELA fungerar som metod. Sedan diskuteras vårt utförande av undersökningen och vad vi kunde ha gjort bättre. Sist presenteras frågor att ta upp i vidare forskning.

#### Att använda ELA

Vi har försökt att använda ELA som metod för att jämföra olika färd sätt. Det har gett oss bredare kunskap om upplevelser kopplade till de olika färd sätten men i och med att metoden inte är utarbetad för att jämföra färd sätt har vi behövt utveckla en egen metod för att analysera vårt material och därmed jämföra resultaten för respektive färd sätt. Nackdelen är att vår analysmetod till skillnad från insamlingsmetoden inte tidigare blivit beprövad.

Fördelarna med att använda ELA som metod i denna undersökning var att terminologin redan var framarbetad. Vi behövde alltså inte själva definiera de olika upplevelserna utan kunde med viss modifikation använda Simkins och Thwaites fyra komponenter. Med tanke på att metoden från första början är utvecklad som en platsanalysmetod, har vi fått en del resultat som varit till liten

hjälp i frågan om skillnader mellan färd sätt. Ett exempel på detta är de sociala centerna, som i denna analys mer beror av yttre faktorer än färd sätt.

Att använda ELA som metod för att hitta skillnader i upplevelser mellan färd sätt är något vad vi vet inte gjorts tidigare. Vi vet redan att inom en ELA-analys så går det att sätta sig in i olika roller och på så vis få ut annan information om en plats än vad en annan analys ger (Thwaites & Simkins, s. 90). Genom att utföra ELA:n med olika färd sätt har vi fått ut ytterligare annan information. Vi visar genom detta exempel att olika färd sätt är en sak som kan varieras när roller bestäms för en ELA.

### Utförande och felkällor

Undersökningen genomfördes av oss själva och alla resultat är därför präglade av våra personliga referenser. Vi kan endast spekulera i vad en större undersökning hade gett för resultat, och vi är medvetna om att det kan finnas en stor diskrepans mellan våra och allmänhetens upplevelser. Utöver detta påverkas våra resultat av yttre faktorer vilka diskuteras nedan.

Studien gjordes på våren vilket säkert präglar resultatet. En studie under en annan årstid tror vi hade medfört andra upplevelser. Studien av färd sätten gjordes fyra dagar i rad. Vi var medvetna före analysens början om att vi, när vi färd ades sträckan för andra, tredje och fjärde gången, skulle komma att ha upplevelser från de tidigare turerna i färd skt minne. Detta gjorde att vi började med de snabbare färd sätten då hypotesen var att vi skulle uppleva färre saker vid dessa.

Vi valde att genomföra undersökningen vid lunchtid eftersom detta är en tid som mycket folk vistas längs Årummet. Detta underlättade notering av sociala center. Vår ambition var också att genomföra undersökningarna vid samma klockslag. Vid rullstolsfärden började vi färden något senare än de övriga dagarna, detta på grund av komplikationer vid lånet av rullstol. Detta kan ha påverkat resultatet. Att olika många människor vistades längs med Årummet de olika dagarna kan ha påverkat både antal och storlek på de upplevda sociala centerna. För att sätta antalet sociala platser i relation till hur mycket folk som var ute, och därmed få ett säkrare resultat, hade vi kunnat räkna antalet människor som syntes i respektive film.

Under undersökningens gång kom det sig att vi kontinuerligt jämförde de senare undersökningarna med de första. Vi påverkades även av det fokus som föregående dags tur bjudit på. Ett exempel är att vi till stor del noterar markmaterial då vi går, dagen efter rullstolsfärden.

Att vi som undersökare upplever saker efter vår kulturella bakgrund är svårt att frånga. Detta påverkar säkerligen resultatet. Däremot påverkar det inte jämförelsen färd sätten emellan i och med att våra personligheter under testets gång är konstanta. Utöver våra personligheter är vi båda elitidrottsmän och därmed vältränade. Detta gjorde att vår upplevda ansträngning vid till exempel jogging troligtvis är lägre än genomsnittet för joggere. Som motsats till vår vana att löpa står vår ovana att framföra en rullstol. Initialt var planen att hyra var sin rullstol för undersökningen för att vi båda likt de andra testerna skulle kunna undersöka samtidigt. Denna plan fick revideras då endast en rullstol fanns tillgänglig. Att vi skjutsade varandra vid rullstolstestet tror vi underlättade undersökningen då vi märkte att det var avsevärt svårare att självant framföra en rullstol. Om vi hade framfört varsin rullstol hade detta tagit längre tid samt fokus hade flyttats från undersökningen till att endast fokusera på att ta sig framåt. Att vi bytte vem som



åkta rullstol efter halva rullstolsfärden kan ha påverkat resultatet i och med att vi som undersökare skiljer oss i personlighet.

Under cykelfärden tvingades vi att hoppa av och leda cyklarna längs en mindre gata på grund av vägarbete. Detta påverkade rutten då vi hellre hade cyklat på den större gatan. Hastighetssänkningen till gångfart kan ha ökat det totala antalet upplevelser för cykelfärden marginellt.

De uträknade medelhastigheterna är alla lägre än vad Gehl (2010) och Räddningsverket (Nisser 1999) menar att de borde vara. Alla färdstätt ligger ca 70% lägre vilket får oss att tro att vi höll ungefär den hastighet referenserna ovan nämner. Felmarginalen tror vi främst beror på att vi inte rör oss en rak sträcka med konstant hastighet utan får till exempel väja för trafik och stanna vid övergångsställen. Vi vet också att de olika rutterna skiljer sig i längd och att medelhastigheterna är beräknade utifrån den uppskattade sträckan på situationsplanen som mätte 3,5km. Utöver detta tillät vi i vår undersökning pauser som vi tänkte oss att vi kunde gjort vid en riktig rekreationsfärd vilket också sänker medelhastigheten.

Vid fjärde undersökningen uttryckte vi i tankarna direkt efteråt att vi påverkats av de upprepade undersökningarna och därför kände oss trötta på rutten. Vid första undersökningen var vi mer spända än vid den sista då vi kände oss avslappnade. Vi kan inte dra några slutsatser om hur detta påverkade undersökningen.

Tabelljämförelsen arbetades fram efter att vi påbörjat analysen. Denna utgjorde ett bra komplement till kartorna och gav oss en bättre översikt av antalet upplevelser. Det gav oss också möjlighet att skapa ytterligare data så som upplevelser per minut. I anteckningarna fanns generella tankar om färderna som inte kunde karteras eller föras in i en tabell. Dessa utgjorde ofta hypoteser om likheter och skillnader som har använts som grund vid diskussionen.

Slutligen vill vi nämna att rullstolsfärden var otroligt givande ur ett yrkesperspektiv och det är något som vi rekommenderar alla landskapsarkitekter att pröva på.

### **Vad kunde vi gjort bättre?**

Vid en undersökning med större resurser hade vi kunnat engagera ett större antal deltagare vilket skulle öka validiteten på undersökningen. Vi hade då också kunnat dra slutsatser om olika målgrupper. Om vi hade använt oss av en enkät eller liknande hade mycket tid och kraft gått åt till att förklara för de tillfrågade hur metoden fungerar. Eftersom vi använder metoden på ett modifierat sätt ville vi framför allt testa hur metoden fungerade och valde därför att utföra undersökningen själva.

I efterhand har vi kommit fram till att vi vid undersökningen inte var helt konsekventa vid användningen av alla komponenter. Främst tror vi att upplevelserna av riktningar blev något snedfördelade då vi omedvetet lade större vikt vid sinnesintryck än rörelseriktningar. Detta är något som präglar hela undersökningen. Vi använde också oss av negativa områden på ett inkonsekvent sätt. Oftast användes de för att markera områden som var otillgängliga eller inte till för en själv. När det gäller gångfärden blev vi något kräsna och de negativa områden som markerades för detta färdstätt var inte otillgängliga egentligen, de upplevdes bara som privata eller tråkiga. Vi upplevde dock att vi under veckans gång blev mer och mer bekväma med metoden och att tänka utifrån terminologin. Denna felkälla kunde undvikits genom fler tester innan själva undersökningen. Vi hade

också kunnat genomföra fler undersökningar med varje färdssätt vilket hade lett till ett bredare resultat och därmed på sikt liknande förhållande i yttre påverkningar. Om vi hade väntat längre mellan undersökningarna hade vi troligtvis inte blivit trötta på rutten. Det hade också minskat påverkan av minnet av upplevelser.

Om vi i förväg hade övat på att framföra en rullstol hade detta inte varit lika speciellt som vid undersökningstillfället. Därmed hade färdssätten varit mer jämnliska vad gäller fascinationsgrad.

Beslutet att inte dra streck mellan rutten och sinnesupplevelserna gjorde att vi hade svårt att analysera dessa utifrån kartorna. Sinnesupplevelserna analyserades därför bara utifrån tabellerna. Om vi på kartorna sett riktningarna till sinnesintrycken hade vi kanske kunnat säga mer om hur färdssätten skiljer sig åt.

Att vi vid kartritningen först framställde kartor på fysiskt papper och sedan digitaliserade dessa känns i efterhand som ett onödigt steg. Anledningen till att vi gjorde som vi gjorde är att vi endast hade tillgång till Photoshop på skoldatorerna vid campus Ultuna och att undersökningen gjordes i centrala Uppsala. För att hinna sammanställa kartorna samma dag efter varje undersökning gjordes också detta i centrala Uppsala.

### **Vidare forskning**

Detta arbete har väckt flera nya frågor som vi tycker borde undersökas närmare. Om samma studie görs med olika människor varje gång, med ett större underlag av människor eller med vanare rullstolsförare, kommer resultatet då att bli likartat? Om olika platser undersöks, kommer resultaten vara liknande även för dessa? Finns det en tydlig koppling mellan högre puls och starkare upplevelse av sin omgivning? Var går i så fall gränsen för när den höga ansträngningen leder till svagare upplevelse av omgivningen? När det gäller interaktionen med andra människor, är det så att man söker sig till andra med samma färdmedel eller ej? Om en liknande studie som denna skulle göras igen, skulle man kunna dela upplevelserna i tre kategorier istället för två, så att positiva och neutrala kommer separat. En fördjupning av denna undersökning skulle kunna vara att ta reda på vilka fysiska betingelser på de olika platserna som gör att de är olika väl lämpade för olika målgrupper eller färdssätt.

# Referenser

## Böcker

- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press. ISBN 978-1-59726-573-7.
- Thwaites, K. & Simkins, I. (2007). *Experiential Landscape: An Approach to People, Place and Space*. 1 edition. London ; New York: Routledge. ISBN 978-0-415-34000-7.

## Internetkällor

- BFS 2011:5 ALM 2 *Tillgänglighet på allmänna platser*, ur Boverkets författningssamling. Tillgänglig: <http://www.boverket.se/sv/lag--ratt/forfattningssamling/gallande/alm---bfs-20115/> [2016-05-23].
- Boverket (2007). *Bostadsnära natur*. Tillgänglig: [http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2007/bostadsnara\\_natur.pdf](http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2007/bostadsnara_natur.pdf) [2016-05-16].
- Boverket (2014). *Europeiska landskapskonventionen*. Tillgänglig: <http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/kulturvarden/andra-Styrmedel-for-kulturvarden/landskapskonventionen/> [2016-05-25].
- Europeiska Landskapskonventionen (2000-10-20). Tillgänglig: <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=09000016802f3fbe> [2016-05-10].
- Funka. (2016) *Statistik*. Tillgänglig: <http://www.funka.com/design-for-alla/tillganglighet/statistik/> [2016-05-16].
- Lisberg Jensen, E (2016). Folkhälsomyndigheten. *Gå ut min själ: Forskningsöversikt om hälsoeffekter av utevistelser i närnatur*. Tillgänglig: <http://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationer/Ga-ut-min-sjal--Forskningsoversikt-om-halsoeffekter-av-utevistelser-i-narnatur/> [2016-05-23].
- Nisser, M. (1999) Rapport från Räddningverket (nuvarande Myndigheten för samhällskydd och beredskap) *Pias rapport 9\_kb\_2.doc - 17726.pdf*. Tillgänglig: <https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/17726.pdf> [2016-05-10].
- Moström, J. (2013) (Statistiska Centralbyrån) *Världens städer växer allt snabbare*. Tillgänglig: [http://www.scb.se/sv/\\_Hitta-statistik/Artiklar/Varldens-stader-vaxer-allt-snabbare/](http://www.scb.se/sv/_Hitta-statistik/Artiklar/Varldens-stader-vaxer-allt-snabbare/) [2016-05-16].
- Uppsala kommun (2014). *Årummet*. Tillgänglig: <https://www.uppsala.se/Kultur-och-fritid/parker-och-lekplatser/arummet/> [2016-05-18].
- Uppsala kommun (2015a). *Innerstaden\_karta\_plats\_park.png (PNG-bild, 1140 × 806 pixlar)*. Hämtad ur innerstadsstrategin. Tillgänglig: [http://www.bygg.uppsala.se/globalassets/upsala-vaxer/bilder/planerade-projekt/innerstadsstrategi/innerstaden\\_karta\\_plats\\_park.png](http://www.bygg.uppsala.se/globalassets/upsala-vaxer/bilder/planerade-projekt/innerstadsstrategi/innerstaden_karta_plats_park.png) [2016-05-18].
- Uppsala kommun (2015b). *Rapport Uppsala idag och i framtiden, enkät juni 2015*. Tillgänglig: <https://www.uppsala.se/contentassets/d2085a0ca09c447ab689310efb85acca/rapport-upsala-idag-och-i-framtiden-enkat-juni-2015.pdf> [2016-05-25].

Uppsala kommuns kartverktyg (2016). Tillgänglig:  
<http://kartan.uppsala.se/cbkort?&profile=allman&selectorgroups=themecontainer%20themegroupOppnadata&mapext=126172.2%206636772%20132319.4%206639946.4&layers=theme-allman-bakgrund-shp%20theme-allman-bakgrund-shp-text%20theme-rutnat&profile=allman> [2016-05-25].

Wahlgren, L. & Schantz, P. (2011). Bikeability and methodological issues using the active commuting route environment scale (ACRES) in a metropolitan setting. *BMC Medical Research Methodology*, 11(1), s 6. Tillgänglig: <http://www.biomedcentral.com/1471-2288/11/6> [2016-05-16].

Wahlgren, L. & Schantz, P. (2012). Exploring bikeability in a metropolitan setting: stimulating and hindering factors in commuting route environments. *BMC Public Health*, 12(1), s 168. Tillgänglig: <http://www.biomedcentral.com/1471-2458/12/168> [2016-05-16].

## Uppslagsverk

Nationalencyklopedins ordbok (2016) Uppslagsord: *Rekreation*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/rekreation> [2016-05-23].

## Muntlig källa

Berglund, U. (2016). E-mailkontakt 2016-04-06.